



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 44ª REUNIÃO

(1ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura)

**03/12/2019
TERÇA-FEIRA
às 11 horas**

**Presidente: Senador Marcos Rogério
Vice-Presidente: Senador Wellington Fagundes**



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**44ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 1ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 56ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 03/12/2019.**

44ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA

Terça-feira, às 11 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PLS 232/2016 - Terminativo -	SENADOR MARCOS ROGÉRIO	17
2	PLC 8/2013 - Não Terminativo -	SENADOR JAYME CAMPOS	148
3	PLC 30/2018 - Não Terminativo -	SENADOR VENEZIANO VITAL DO RÊGO	166
4	PL 2124/2019 - Não Terminativo -	SENADOR WEVERTON	178
5	PL 3725/2019 (EMENDA- CD) - Não Terminativo -	SENADOR RODRIGO PACHECO	186
6	PLS 73/2017 - Não Terminativo -	SENADOR WELLINGTON FAGUNDES	200

7	PLS 261/2018 - Não Terminativo -	SENADOR JEAN PAUL PRATES	209
8	PLS 521/2018 - Não Terminativo -	SENADOR ACIR GURGACZ	319
9	PL 2206/2019 - Não Terminativo -	SENADOR WEVERTON	333
10	PL 3178/2019 - Não Terminativo -	SENADOR RODRIGO PACHECO	344
11	PL 4816/2019 - Não Terminativo -	SENADORA ELIZIANE GAMA	358
12	PLS 702/2015 - Terminativo -	SENADOR LASIER MARTINS	367
13	PLS 712/2015 - Terminativo -	SENADOR LASIER MARTINS	387
14	PLS 310/2018 - Terminativo -	SENADOR ZEQUINHA MARINHO	407
15	PL 1376/2019 - Terminativo -	SENADOR IRAJÁ	417
16	PL 3258/2019 - Terminativo -	SENADOR ACIR GURGACZ	434
17	PL 3598/2019 - Terminativo -	SENADOR ALESSANDRO VIEIRA	450
18	REQ 75/2019 - CI - Não Terminativo -		460
19	REQ 76/2019 - CI - Não Terminativo -		463
20	REQ 77/2019 - CI - Não Terminativo -		466

21	REQ 78/2019 - CI - Não Terminativo -		469
22	REQ 79/2019 - CI - Não Terminativo -		473
23	REQ 80/2019 - CI - Não Terminativo -		478

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Marcos Rogério

VICE-PRESIDENTE: Senador Wellington Fagundes

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE(S)
Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil(MDB, REPUBLICANOS, PP)			
Eduardo Braga(MDB)(8)	AM (61) 3303-6230	1 Marcelo Castro(MDB)(8)	PI
Jarbas Vasconcelos(MDB)(8)	PE	2 Jader Barbalho(MDB)(8)	PA (61) 3303.9831, 3303.9832
Eduardo Gomes(MDB)(8)	TO	3 Luiz do Carmo(MDB)(8)	GO
Fernando Bezerra Coelho(MDB)(8)	PE (61) 3303-2182	4 Rodrigo Pacheco(DEM)(7)(14)(13)	MG
Esperidião Amin(PP)(9)	SC	5 Dário Berger(MDB)(15)	SC (61) 3303-5947 a 5951
Vanderlan Cardoso(PP)(12)	GO	6 Luis Carlos Heinze(PP)(17)	RS
Bloco Parlamentar PSDB/PSL(PSDB, PSL)			
Plínio Valério(PSDB)(6)	AM	1 José Serra(PSDB)(6)	SP (61) 3303-6651 e 6655
Flávio Bolsonaro(S/Partido)(10)	RJ	2 Izalci Lucas(PSDB)(6)	DF
Roberto Rocha(PSDB)(16)	MA (61) 3303- 1437/1435/1501/1 503/1506 a 1508	3 Juíza Selma(PODEMOS)(11)	MT
Bloco Parlamentar Senado Independente(PATRIOTA, REDE, PDT, CIDADANIA, PSB)			
Jorge Kajuru(CIDADANIA)(3)	GO	1 Weverton(PDT)(3)	MA
Acir Gurgacz(PDT)(3)	RO (061) 3303- 3131/3132	2 Veneziano Vital do Rêgo(PSB)(3)	PB 3215-5833
Fabiano Contarato(REDE)(3)	ES	3 Kátia Abreu(PDT)(3)	TO (61) 3303-2708
Eliziane Gama(CIDADANIA)(3)	MA	4 Alessandro Vieira(CIDADANIA)(3)	SE
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PT, PROS)			
Jean Paul Prates(PT)(5)	RN	1 Paulo Rocha(PT)(5)	PA (61) 3303-3800
Jaques Wagner(PT)(5)	BA	2 Telmário Mota(PRO)(5)	RR (61) 3303-6315
VAGO		3 VAGO	
PSD			
Lucas Barreto(2)	AP	1 Angelo Coronel(2)	BA
Carlos Viana(2)	MG	2 Nelsinho Trad(2)	MS
Irajá(2)	TO	3 Sérgio Petecão(2)	AC (61) 3303-6706 a 6713
Bloco Parlamentar Vanguarda(DEM, PL, PSC)			
Marcos Rogério(DEM)(4)	RO	1 Jayme Campos(DEM)(4)	MT
Wellington Fagundes(PL)(4)	MT (61) 3303-6213 a 6219	2 Zequinha Marinho(PSC)(4)	PA
PODEMOS			
Styvenson Valentim(19)	RN	1 Oriovisto Guimarães(19)	PR
Elmano Férrer(19)	PI (61) 3303- 1015/1115/1215/2 415/3055/3056/48 47	2 Lasier Martins(19)	RS (61) 3303-2323

- (1) Em 13.02.2019, a Comissão reunida elegeu o Senador Marcos Rogério e o Senador Wellington Fagundes a Presidente e o Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (Of. 1/2019-CI).
- (2) Em 13.02.2019, os Senadores Lucas Barreto, Carlos Viana e Irajá foram designados membros titulares; e os Senadores Ângelo Coronel, Nelsinho Trad e Sérgio Petecão, membros suplentes, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 13/2019-GLPSD).
- (3) Em 13.02.2019, os Senadores Jorge Kajuru, Acir Gurgacz, Fabiano Contarato e Eliziane Gama foram designados membros titulares; e os Senadores Weverton, Veneziano Vital do Rêgo, Kátia Abreu e Alessandro Vieira, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 8/2019-GLBSI).
- (4) Em 13.02.2019, os Senadores Marcos Rogério e Wellington Fagundes foram designados membros titulares; e os Senadores Jayme Campos e Zequinha Marinho, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 4/2019).
- (5) Em 13.02.2019, os Senadores Jean Paul Prates e Jaques Wagner foram designados membros titulares; e os Senadores Paulo Rocha e Telmário Mota, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 9/2019-BLPRD).
- (6) Em 13.02.2019, o Senador Plínio Valério foi designado membro titular; e os Senadores José Serra e Izalci Lucas, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 11/2019-GLPSDB).
- (7) Em 13.02.2019, o Senador Confúcio Moura foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 08-A/2019-GLMDB).
- (8) Em 13.02.2019, os Senadores Eduardo Braga, Jarbas Vasconcelos, Eduardo Gomes e Fernando Bezerra foram designados membros titulares; e os Senadores Marcelo Castro, Jader Barbalho e Luiz do Carmo, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 08/2019-GLMDB).
- (9) Em 13.02.2019, o Senador Esperidião Amin foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
- (10) Em 14.02.2019, o Senador Flávio Bolsonaro foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 10/2019-GLIDPSL).
- (11) Em 14.02.2019, a Senadora Selma Arruda foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 08/2019-GLIDPSL).
- (12) Em 19.02.2019, o Senador Vanderlan Cardoso foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 18/2019-GLDPP).
- (13) Em 24.04.2019, o Senador Confúcio Moura, que integra o Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, deixou de compor a comissão (Of. nº 146/2019-BLMDB).
- (14) Em 15.05.2019, o Senador Rodrigo Pacheco foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 154/2019-GLMDB).
- (15) Em 23.05.2019, o Senador Dário Berger foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 158/2019-GLMDB).

- (16) Em 03.06.2019, o Senador Roberto Rocha foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 80/2019-GLPSDB).
- (17) Em 04.07.2019, o Senador Luis Carlos Heinze foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 52/2019-GLDPP).
- (18) Em 09.07.2019, o PODEMOS deixa de compor o Bloco Parlamentar PSDB/PODEMOS/PSL (OF s/n de 02.07.2019.)
- (19) Em 13.02.2019, os Senadores Capitão Styvenson e Elmano Ferrer foram designados membros titulares, e os Senadores Oriovisto Guimarães e Lasier Martins, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Memo. nº 7/2019-GABLID).

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: 61 3303-3292
E-MAIL: ci@senado.gov.br



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA

1ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
56ª LEGISLATURA

Em 3 de dezembro de 2019

(terça-feira)

às 11h

PAUTA

44ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

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

PAUTA

ITEM 1

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 232, DE 2016

- Terminativo -

Dispõe sobre o modelo comercial do setor elétrico, a portabilidade da conta de luz e as concessões de geração de energia elétrica, altera as Leis nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, nº 9.648, de 27 de maio de 1998, nº 10.847, de 15 de março de 2004, nº 10.848, de 15 de março de 2004, e nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, e a Medida Provisória nº 2.227, de 4 de setembro de 2001, e dá outras providências.

Autoria: Senador Cássio Cunha Lima (PSDB/PB)

Relatoria: Senador Marcos Rogério

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

1. O projeto tem pareceres da CAE e da CCJ, pela aprovação na forma de substitutivo (Emenda nº 1/CAE/CCJ)
2. Na CI, o Senador Eduardo Gomes apresentou as emendas 2 a 6, 8 e 9; o Senador Lucas Barreto apresentou a emenda 7; e o Senador Telmário Mota apresentou a emenda 10
3. Nos dias 13, 14, 20 e 22 de agosto de 2019 foram realizadas audiências públicas de instrução da matéria
4. Em 29/10/2019 foi concedida vista coletiva
5. Se aprovado o substitutivo, a matéria será submetida a turno suplementar, nos termos do art. 282 do RISF
6. Votação nominal

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)
[Emenda \(CI\)](#)
[Parecer \(CAE\)](#)
[Parecer \(CCJ\)](#)

ITEM 2

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 8, DE 2013

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, para dispor sobre a cobrança de pedágio.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Jayme Campos

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

1. A matéria tem parecer favorável da CCJ
2. Após análise da CI, o projeto vai à CAE
3. Votação simbólica

Textos da pauta:

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

ITEM 3**PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 30, DE 2018****- Não Terminativo -**

Altera o art. 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e dispõe sobre as condições de transporte de animais domésticos.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Veneziano Vital do Rêgo

Relatório: Pela aprovação, com duas emendas

Observações:

1. Após análise da CI, o projeto vai à CTFC
2. Em 29/10/2019 a matéria foi retirada de pauta, em razão da ausência do relator
3. Votação simbólica

Textos da pauta:

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

ITEM 4**PROJETO DE LEI Nº 2124, DE 2019****- Não Terminativo -**

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

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Weverton

Relatório: Pela aprovação

Observações:

1. Em 29/10/2019 a matéria foi retirada de pauta, em razão da ausência do relator
2. Votação simbólica

Textos da pauta:

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

ITEM 5**PROJETO DE LEI Nº 3725, DE 2019 (EMENDA(S) DA CÂMARA DOS DEPUTADOS
AO PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 773, DE 2015)****- Não Terminativo -**

Altera a Lei nº 6.567, de 24 de setembro de 1978, para incluir a exploração de rochas ornamentais e de revestimento e de carbonatos de cálcio e de magnésio no regime de licenciamento ou de autorização e concessão.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Rodrigo Pacheco

Relatório: Pela rejeição da emenda da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei do Senado nº 773/2015.

Observações:

1. *A matéria tem parecer da CMA, pela rejeição*
2. *Em 29/10/2019 o projeto foi retirado de pauta, em razão da ausência do relator*
3. *Votação simbólica*

Textos da pauta:

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

ITEM 6

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 73, DE 2017

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, para disciplinar a edição de atos de caráter normativo pelas agências reguladoras.

Autoria: Senadora Rose de Freitas (PMDB/ES)

Relatoria: Senador Wellington Fagundes

Relatório: Pelo encaminhamento da matéria à Presidência do Senado Federal, para que seja declarada sua prejudicialidade, nos termos do artigo 334, inciso II, do Regimento Interno

Observações:

1. *Após análise da CI, o projeto vai à CCJ, em decisão terminativa*
2. *Votação simbólica*

Textos da pauta:

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

ITEM 7

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 261, DE 2018

- Não Terminativo -

Dispõe sobre a exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada; autoriza a autorregulação ferroviária; disciplina o trânsito e o transporte ferroviário; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 12.379, de 6 de janeiro de 2011; e dá outras providências.

Autoria: Senador José Serra (PSDB/SP)

Relatoria: Senador Jean Paul Prates

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

1. *O projeto tem parecer favorável da CAE, com as emendas 1 a 7/CAE*
2. *Após análise na CI, a matéria vai à CCJ, em decisão terminativa*
3. *Nos dias 25/04, 06/06 e 27/06/2019 foram realizadas audiências públicas de instrução da matéria*
4. *Em 29/10/2019 foi concedida vista coletiva*

5. Votação simbólica

Textos da pauta:

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

ITEM 8

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 521, DE 2018

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, para determinar que não se aplicam às obras e aos serviços executados nas faixas de domínio das rodovias e ferrovias federais e nos portos federais já implantados as sanções da Lei de Crimes Ambientais

Autoria: Senador Cidinho Santos (PR/MT)

Relatoria: Senador Acir Gurgacz

Relatório: Pela aprovação, com duas emendas

Observações:

1. Após análise da CI, a matéria vai à CMA e à CCJ, cabendo à última a decisão terminativa
2. Votação simbólica

Textos da pauta:

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

ITEM 9

PROJETO DE LEI Nº 2206, DE 2019

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, com a finalidade de garantir ao usuário residencial dos serviços de água e esgoto inadimplente um prazo de carência para quitar seus débitos antes da interrupção completa dos serviços, ao longo do qual lhe será garantido o fornecimento de água mínimo suficiente para a sua sobrevivência e de sua família, acompanhado do esgotamento sanitário correspondente.

Autoria: Senador Plínio Valério (PSDB/AM)

Relatoria: Senador Weverton

Relatório: Pela aprovação com uma emenda

Observações:

1. Após análise da CI, o projeto vai à CTFC, em decisão terminativa
2. Em 29/10/2019 a matéria foi retirada de pauta, em razão da ausência do relator
3. Votação simbólica

Textos da pauta:

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

ITEM 10

PROJETO DE LEI Nº 3178, DE 2019

- Não Terminativo -

Modifica a Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, que dispõe sobre a exploração e a produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos,

sob o regime de partilha de produção, em áreas do pré-sal e em áreas estratégicas, para permitir a licitação com concessão nos blocos em que esse regime for mais vantajoso para o Brasil e instituir a disputa em igualdade de condições nas licitações de partilha da produção.

Autoria: Senador José Serra (PSDB/SP)

Relatoria: Senador Rodrigo Pacheco

Relatório: Pela aprovação, com uma emenda

Observações:

1. Após análise da CI, o projeto vai à CAE e à CCJ, cabendo à última a decisão terminativa
2. Em 08/10/2019 foi lido o relatório e concedida vista coletiva
3. Em 19/11/2019 foi realizada audiência pública de instrução da matéria, em atendimento ao REQ 70/2019-CI, aprovado em 08/10/2019
4. Votação simbólica

Textos da pauta:

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

ITEM 11

PROJETO DE LEI Nº 4816, DE 2019

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, que institui a Política Nacional sobre Mudança do Clima – PNMC e dá outras providências, para estabelecer medidas de transparência relativas ao Plano Nacional sobre Mudança do Clima e aos Planos de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento nos biomas.

Autoria: Senador Alessandro Vieira (CIDADANIA/SE)

Relatoria: Senadora Eliziane Gama

Relatório: Pela aprovação

Observações:

1. Após análise da CI, o projeto vai à CMA, terminativamente
2. Em 29/10/2019 a matéria foi retirada de pauta, em razão da ausência da relatora
3. Votação simbólica

Textos da pauta:

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

ITEM 12

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 702, DE 2015

- Terminativo -

Altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para determinar a segregação das rodovias federais em relação às vias locais urbanas.

Autoria: Senador Flexa Ribeiro (PSDB/PA)

Relatoria: Senador Lasier Martins

Relatório: Pela aprovação do projeto, na forma da emenda nº 1/CI (substitutivo), bem como pela aprovação da emenda nº 2/S, na forma da subemenda que apresenta, e pela rejeição das emendas nº 3/S e 4/S, apresentadas em turno suplementar

Observações:

1. Em 28/03/2017 foi aprovado o substitutivo oferecido ao projeto (emenda nº 1/CI)
2. No turno suplementar, o Senador Valdir Raupp apresentou a emenda nº 2/S e o Senador Pedro Chaves apresentou as Emendas nº 3/S e 4/S
3. Ao substitutivo poderão ser oferecidas emendas até o encerramento da discussão, vedada a apresentação de novo substitutivo integral (artigo 282 do RISF)
4. Votação nominal

Textos da pauta:

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

ITEM 13**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 712, DE 2015****- Terminativo -**

Altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer meta de participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira para o ano de 2040.

Autoria: Senador Cristovam Buarque (PDT/DF)

Relatoria: Senador Lasier Martins

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

1. Matéria tem parecer da CMA, pela aprovação nos termos da emenda nº 1/CMA (substitutivo)
2. Em 08/10/2019 o Senador Fabiano Contarato apresenta voto em separado, pela aprovação do projeto na forma de emenda substitutiva
3. Se aprovado o substitutivo, a matéria será submetida a turno suplementar, nos termos do art. 282 do RISF
4. Votação nominal

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)
[Avulso inicial da matéria](#)
[Voto em Separado \(CI\)](#)
[Parecer \(CMA\)](#)

ITEM 14**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 310, DE 2018****- Terminativo -**

Modifica o art. 73 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, para determinar que percentual do preço pago pela utilização de poste, duto, conduto ou servidão seja destinado ao Município em que eles estejam localizados.

Autoria: Senador Eduardo Lopes (PRB/RJ)

Relatoria: Senador Zequinha Marinho

Relatório: Pela rejeição

Observações:

1. Em 14/05/2019 foi lido o relatório
2. Votação nominal

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

ITEM 15

PROJETO DE LEI Nº 1376, DE 2019

- Terminativo -

Altera a redação do caput do art. 32 da Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013, que dispõe sobre o Estatuto da Juventude.

Autoria: Senador Izalci Lucas (PSDB/DF)

Relatoria: Senador Irajá

Relatório: Pela aprovação, com duas emendas

Observações:

1. O projeto tem parecer da CDH, pela aprovação com as Emendas nº 1 e 2/CDH
2. Votação nominal

Textos da pauta:
[Relatório Legislativo \(CI\)](#)
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)
[Parecer \(CDH\)](#)

ITEM 16

PROJETO DE LEI Nº 3258, DE 2019

- Terminativo -

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir a mulheres, idosos e pessoas com deficiência o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno.

Autoria: Senadora Daniella Ribeiro (PP/PB)

Relatoria: Senador Acir Gurgacz

Relatório: Pela aprovação nos termos da Emenda nº 1/CDH (substitutivo), com a subemenda que apresenta

Observações:

1. Matéria tem parecer da CDH, pela aprovação na forma da Emenda nº 1/CDH (substitutivo)
2. Se aprovado o substitutivo, a matéria será submetida a turno suplementar, nos termos do art. 282 do RISF
3. Votação nominal

Textos da pauta:
[Relatório Legislativo \(CI\)](#)
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)
[Parecer \(CDH\)](#)

ITEM 17

PROJETO DE LEI Nº 3598, DE 2019

- Terminativo -

Altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, para favorecer a prática do ciclismo e promover a integração de modais no

transporte urbano.

Autoria: Senadora Leila Barros (PSB/DF)

Relatoria: Senador Alessandro Vieira

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

1. *Se aprovado o substitutivo, a matéria será submetida a turno suplementar, nos termos do art. 282 do RISF*

2. *Votação nominal*

Textos da pauta:

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

ITEM 18

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 75, DE 2019

Requer a realização de duas audiências públicas para debater a "BR do Mar". Esse programa, que está sendo desenvolvido pelo Governo Federal, tem por objetivo aumentar o transporte, a oferta de cabotagem, a competitividade das Empresas Brasileiras de Navegação e promover o desenvolvimento da Indústria Naval entre outros. A proposta já foi qualificada pelo PPI - Programa de Parcerias de Investimentos, através da Resolução nº 70, de 21 de agosto de 2019, como uma política pública nacional.

Autoria: Senador Wellington Fagundes (PL/MT)

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 19

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 76, DE 2019

Requer a realização de audiência pública com o objetivo de debater a aplicação do artigo 12 da Lei Geral das Antenas e a ausência de contraprestação quanto ao direito de passagem.

Autoria: Senador Angelo Coronel (PSD/BA)

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 20

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 77, DE 2019

Requer a inclusão de representante do Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicação na audiência pública objeto do REQ 76/2019-CI.

Autoria: Senador Jean Paul Prates (PT/RN)

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 21

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 78, DE 2019

Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de discutir a estratégia de desinvestimentos da Petrobras em refinarias.

Autoria: Senador Marcos Rogério (DEM/RO)

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 22

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 79, DE 2019

Requer Realização de Audiência Pública Para debater os serviços da Enel no Estado de Goiás

Autoria: Senador Luiz do Carmo (MDB/GO)

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 23

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 80, DE 2019

Requer diligência externa em Machadinho do Oeste sobre a UHE Tabajara.

Autoria: Senador Marcos Rogério (DEM/RO)

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

1



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **MARCOS ROGÉRIO**

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 232, de 2016, do Senador Cássio Cunha Lima, que *dispõe sobre o modelo comercial do setor elétrico, a portabilidade da conta de luz e as concessões de geração de energia elétrica, altera as Leis nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, nº 9.648, de 27 de maio de 1998, nº 10.847, de 15 de março de 2004, nº 10.848, de 15 de março de 2004, e nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, e a Medida Provisória nº 2.227, de 4 de setembro de 2001, e dá outras providências.*



SF/19758.82041-10

Autor: Senador **CÁSSIO CUNHA LIMA**

Relator: Senador **MARCOS ROGÉRIO**

I – RELATÓRIO

Tramita nesta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 232, de 2016, de autoria do Senador Cássio Cunha Lima, que propõe alterações na legislação do setor elétrico visando à expansão do mercado livre de energia elétrica.

Como menciona o Senador Tasso Jereissati, no relatório que apresentou na CAE:

“Na sua justificativa, o Senador Cássio Cunha Lima sustenta que é necessário incentivar a liberdade de escolha do consumidor de energia elétrica. Atualmente, só usufruem dessa liberdade (i) os consumidores com carga igual ou superior a 3.000 kW e (ii) os consumidores com carga igual ou superior a 500 kW e inferior a 3.000 kW que compram energia elétrica junto às chamadas fontes incentivadas (denominados de



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

especiais), quais sejam, empreendimentos hidrelétricos com potência de até 50.000 kW e aqueles com base em fontes solar, eólica e biomassa cuja potência injetada nos sistemas de transmissão ou distribuição seja menor ou igual a 50.000 kW. Consumidores com carga inferior a 500 kW não fazem jus a esse direito e somente podem comprar energia elétrica da distribuidora na qual estão conectados. Segundo o autor da proposição, a liberdade de escolha para o consumidor aumenta a concorrência entre as empresas, o que reduz o preço e melhora a qualidade do serviço prestado. Como exemplo, cita o fato de o preço da energia elétrica no mercado livre, como regra, ser inferior ao praticado no mercado regulado.

O PLS propõe reduzir gradualmente os limites de carga para que os consumidores regulados (também denominados de cativos) passem a usufruir o direito de escolher o fornecedor com o qual contratarão a compra de energia elétrica.

O PLS também reduz restrições aplicadas à oferta de energia elétrica. É destacado que a Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, cria uma reserva de mercado porque direciona exclusivamente para os consumidores cativos a energia elétrica gerada por usinas já amortizadas e que tiveram suas concessões prorrogadas; mesmo em caso de usinas existentes licitadas (ou seja, que não aceitaram as condições de prorrogação) há um percentual mínimo a ser destinado ao mercado regulado. Em virtude disso, para usinas com concessões vincendas, o PLS propõe que a outorga seja licitada, e os recursos decorrentes sejam direcionados para a redução de encargos, subsídios e outros custos do setor elétrico. Nessa licitação, proporção de energia elétrica direcionada aos mercados livre e regulado deverá considerar que as usinas prorrogadas nos termos da Lei nº 12.783, de 2013, direciona energia elétrica apenas ao mercado regulado. Em relação às concessões de geração destinadas à autoprodução e à produção independente, o PLS propõe que elas sejam prorrogadas por até trinta anos, sem licitação, como forma de privilegiar a indústria nacional.

Outro aprimoramento proposto pelo PLS é que as concessionárias e as permissionárias de distribuição de energia elétrica passem a se concentrar na sua atividade principal, que é o serviço de distribuição, blindando-as de eventuais excessos de contratação de energia. Além disso, as distribuidoras poderiam realizar leilões descentralizados para comprar energia elétrica para seus clientes.

Finalmente, a proposição determina uma série de ações destinadas: (i) ao despacho por oferta de preços, (ii) ao aumento da transparência dos órgãos decisórios; (iii) ao estabelecimento da possibilidade de o consumidor vender energia elétrica; (iv) ao aumento do subsídio das fontes incentivadas para centrais geradoras com potência inferior a 1 MW e conectadas à rede de distribuição por meio





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

das unidades consumidoras; e (v) à extensão da tarifa binômica aos consumidores de baixa tensão”.

O PLS foi despachado inicialmente para a CAE, onde foi aprovado na forma da Emenda nº 1 – CAE (Substitutivo). Seguiu para a CCJ, que também o aprovou na forma da Emenda nº 1 – CAE (Substitutivo). Nesta Comissão, será apreciado em decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas ao PLS nº 232, de 2016, nos termos do inciso II do art. 122 do Regimento Interno do Senado Federal. Nesta Comissão, todavia, foram apresentadas oito emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, são competências desta Comissão de Serviços de Infraestrutura opinar sobre matérias pertinentes a (i) transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes e (ii) outros assuntos correlatos.

O PLS trata de temática de suma importância para a sociedade brasileira. Há muitos anos, ouvimos que o setor de infraestrutura reduz o crescimento potencial da economia de nosso País e que precisa ser reformado em seus vários segmentos, com vistas a reduzir o chamado “custo Brasil”. Apesar de aperfeiçoamentos recentes no setor elétrico, precisamos avançar muitos mais. E temos a oportunidade de fazer isso, modernizando-o por meio dessa proposição.

A energia elétrica é um dos insumos mais importantes das nossas indústrias e até mesmo do setor de serviços. Portanto, o seu custo é fundamental para determinar a competitividade das nossas empresas e, assim, a nossa capacidade de concorrer no mercado externo e de gerar emprego e renda dentro do Brasil.

Para além do setor produtivo, a energia elétrica se transformou, ao longo dos anos, em um bem de primeira necessidade da população de qualquer País. A elevação do preço da energia elétrica resulta em mais gastos nas áreas de saúde, educação, moradia e lazer. Significa, também, maior dificuldade em





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

introduzirmos e desenvolvermos equipamentos tecnológicos que melhorarão o bem-estar das famílias brasileiras, como aqueles que nos permitem automatizar as nossas residências, tornando-as mais funcionais. Além disso, restringe avanços na área ambiental, tais como a disseminação de veículos elétricos e o combate às emissões de gases causadores do efeito estufa, justamente em um momento em que meio ambiente tem sido cada vez mais uma preocupação da nossa sociedade porque a sua preservação significa a manutenção das condições de vida das gerações futuras em nosso Planeta.

Ademais, não podemos deixar de enfatizar a questão social. O Brasil ainda possui acentuadas desigualdades sociais e regionais. E o setor elétrico, em vez de contribuir para reduzi-las, as tem aumentado por meio de subsídios tarifários que, na prática, transferem renda de consumidores mais pobres para aqueles de maior poder aquisitivo.

Nesse contexto, entendo como acertada a análise exarada pelo Parecer apresentado na CAE pelo Senador Tasso Jereissati. Conforme mencionado no Parecer aprovado naquela comissão:

“a liberdade de escolha do consumidor e a busca da multiplicidade de ofertantes e demandantes de qualquer produto ou serviço promovem a eficiência da economia. Esses objetivos estão em consonância com as demandas da nossa sociedade em prol das possibilidades de escolher o fornecedor com o qual contratará a compra energia elétrica, e de valorizar as iniciativas empresariais alinhadas aos valores individuais de cada consumidor. Permite, por exemplo, que o consumidor privilegie empreendimentos que atendam critérios ambientais e sociais”.

Corroboro também o entendimento da CAE e da CCJ, de que o PLS nº 232, de 2016, pode ser aperfeiçoado para conferir um tratamento mais adequado a algumas questões estruturais que têm impactado a cadeia produtiva e acentuado as desigualdades econômicas e sociais, como é o caso dos subsídios cruzados, que afetam adversamente a alocação de custos no setor elétrico. Destaco, acerca do tema, o seguinte trecho do Parecer do ilustre Senador Tasso Jereissati:

“Em particular, os subsídios às fontes incentivadas, materializado pelos descontos na Tarifa de Uso do Sistema de Distribuição (TUSD) e na Tarifa de Uso do Sistema de Transmissão (TUST), precisam ser





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

corrigidos. Atualmente, esse subsídio beneficia principalmente os empreendimentos de fontes incentivadas e os seus consumidores com carga entre 500 kW e 3.000 kW (denominado de consumidores especiais) e é suportado, via Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), sobretudo pelos consumidores cativos e pelos consumidores livres com carga acima de 3.000 kW. À medida que o PLS propõe aumentar a base de consumidores especiais e, conseqüentemente, diminuir a base de consumidores cativos, cada vez mais consumidores receberão o subsídio e cada vez menos consumidores serão responsáveis pela maior parcela de seu custo. Ampliar o mercado livre nesse cenário aumentaria distorções existentes e os conflitos judiciais do setor elétrico”.

De fato, a expansão do mercado livre de energia elétrica deve ocorrer de forma equilibrada, sem que os consumidores que optem por permanecer no mercado regulado subsidiem aqueles que migrarem para o mercado livre. Também não é mais aceitável a manutenção de reservas de mercado e de subsídios, que promovem profundas distorções econômicas, sociais e ambientais. Acerca do tema, cabe, mais uma vez, recuperarmos trecho do Parecer aprovado pela CAE:

“A expansão equilibrada e sustentável do mercado livre faz parte de um movimento de empoderamento do consumidor, de descentralização das decisões, de ampliação da liberdade e da responsabilidade ao consumidor, de redução dos custos do Estado com ações e decisões que podem ser tomadas de forma mais eficiente por outros atores sociais, de transição justa para uma matriz energética mais limpa, de redução dos custos e preços da energia elétrica e de aumento da competitividade da economia brasileira. Para tanto, é essencial que o consumidor faça suas opções sem artificialismos. Por exemplo, a migração para o mercado livre ou para a autoprodução, em vez de ser pautada na fuga do pagamento de subsídios que oneram o mercado regulado, deve ser fundamentada na avaliação de que essas opções são mais aderentes ao perfil de risco e de demanda do consumidor. Atualmente, a decisão de migração para o mercado livre ou para a autoprodução é fortemente afetada pelos elevados subsídios pagos, sobretudo, por consumidores regulados. Basta verificar que a autoprodução não paga cotas de CDE e que o mercado regulado é o principal financiador da expansão da oferta de energia elétrica. Além disso, a expansão da oferta pelo mercado livre se dá, em larga medida, com subsídios, uma vez que a compra de energia elétrica no mercado livre junto a fontes alternativas é subsidiada. Expandir o mercado livre nesse cenário é insustentável e incoerente; aprofundaria as





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

desigualdades econômicas e sociais que assolam o nosso País; e comprometeria ainda mais a competitividade da nossa economia”.

Diante do exposto, a Emenda nº 1 – CAE (Substitutivo) está adequada ao propor as seguintes medidas, que enumero:

- 1) redução gradual dos requisitos de carga e de tensão para que o consumidor possa escolher o seu fornecedor de energia elétrica; esse movimento permite uma transição suave, e cria condições para que os diversos agentes de setor elétrico se adequem paulatinamente ao novo cenário e aos novos parâmetros decisórios;
- 2) implantação da abertura do mercado livre para a baixa tensão somente após o Poder Executivo adotar algumas ações estruturantes; a opção dos consumidores de pequeno porte pelo mercado livre exige a redução de custos de equipamentos e a realização de uma campanha de comunicação a fim de esclarecer os benefícios e os riscos associados à decisão; além disso, é preciso deixar claro para o consumidor que, mesmo com a opção pelo mercado livre, ele provavelmente permanecerá conectado à rede das distribuidoras, ou seja, o vínculo com essas empresas não será totalmente interrompido;
- 3) separação entre as atividades de distribuição de energia elétrica e de comercialização regulada de energia elétrica¹, a fim de preservar o equilíbrio econômico-financeiro das empresas de distribuição;
- 4) criação da figura do agente varejista para representar consumidores perante a CCEE, algo coerente com as finalidades e características da CCEE e com o fato de que os agentes que atuam na comercialização de energia elétrica no âmbito do mercado livre devem assumir mais responsabilidades;
- 5) rateio de eventual prejuízo das distribuidoras de energia elétrica com a migração de clientes para o mercado livre com todos os consumidores (livres e regulados), a fim de evitar que apenas os consumidores regulados assumam o ônus de contratos de longo prazo e caros firmados pelas distribuidoras com geradores, como usinas termelétricas e usinas cotistas (Itaipu, Angra 1 e Angra 2, por exemplo);

¹ No mercado regulado, essas atividades não estão segregadas. No mercado livre, sim.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

- 6) ampliação dos mecanismos de gestão das distribuidoras para a redução do excesso de contratação de energia elétrica, o que permitirá, inclusive, diminuir eventual prejuízo com a migração de consumidores para o mercado livre;
- 7) definição em lei do conceito de autoprodutor, com a devida explicitação da regra de pagamento de encargos por esse agente; essa medida reduzirá incertezas que hoje estão presentes nessa atividade;
- 8) direcionamento, nos casos de outorga de novos contratos de concessão para usinas existentes, da maior parte da chamada renda hidráulica para a CDE, com vistas a reduzir o ônus dos consumidores livres e regulados no pagamento de subsídios, o que está alinhado com recomendações do Tribunal de Contas da União (TCU); além disso, essa é uma ação em prol não somente da redução da venda compulsória de energia elétrica, em regime de cotas, para o mercado regulado, mas também da necessária realocação do risco hidrológico no gerador;
- 9) revisão da base de cálculo das multas por parte da ANEEL, o que é coerente com o fato de que alguns agentes do setor elétrico funcionam apenas como arrecadadores de recursos;
- 10) aperfeiçoamento nas diretrizes a serem observadas pela ANEEL na definição da TUST e da TUSD, com o objetivo de ampliar o uso do sinal locacional e dos atributos das fontes de geração, conferindo maior racionalidade econômica no pagamento dessas tarifas e na concorrência entre fontes de geração; também contribui para valorar os benefícios das fontes alternativas de geração;
- 11) explicitação em lei da possibilidade de cobrança de tarifas horárias e do pré-pagamento para consumidores regulados;
- 12) ampliação da transparência nas tarifas de energia elétrica, por meio (i) da obrigação de os consumidores regulados serem informados do valor referente à compra de energia elétrica, o que permitirá que avaliem melhor a opção de migrar para o mercado livre, e (ii) da obrigação de as reuniões do CMSE serem abertas ao público;





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

- 13) vedação de cobrança em R\$/MWh pelo serviço de distribuição e de transmissão, o que reduzirá os efeitos distributivos adversos que a autoprodução por consumidores de baixa tensão têm provocado, e contribuirá para a separação entre os negócios de distribuição de energia elétrica e de comercialização regulada de energia elétrica, algo essencial para expansão do mercado livre;
- 14) substituição dos descontos na TUST e na TUSD para a energia comercializada por fontes alternativas, que têm provocado distorções no mercado de energia elétrica e que possuem perspectiva de trajetória crescente na ordem de bilhões de reais, pela valoração dos benefícios ambientais segundo um instrumento de mercado a ser elaborado pelo Poder Executivo;
- 15) reconhecimento de que vários estudos a serem executados ou contratados pelo Poder Executivo para a expansão sustentável do mercado livre fazem parte das ações de eficiência energética e de pesquisa e desenvolvimento, as quais recebem obrigatoriamente recursos das empresas do setor elétrico, nos termos da Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2001;
- 16) previsão de que as quotas de CDE pagas pelas usinas hidrelétricas existentes que receberem novos contratos de concessão serão uma das fontes de receita da CDE, tal como as quotas pagas pelos consumidores de energia elétrica; esse ajuste legislativo decorre da proposta de que os novos contratos de concessão de geração destinem parte da renda hidráulica para a CDE;
- 17) permissão para exigência de contrapartidas e de critérios ambientais, sociais e econômicos dos beneficiários de subsídios custeados pela CDE, algo necessário para reduzir o artificialismo na decisão de migrar para o mercado livre ou para a autoprodução e para focalizar os benefícios nos consumidores hipossuficientes;
- 18) possibilidade de contratar os chamados serviços ancilares (tais como o controle de frequência e a reserva de potência) por mecanismo concorrencial, o que contribui para aprimorar a precificação dessas atividades;





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

- 19) obrigação de preços horários no mercado de curto prazo e do despacho segundo a lógica da oferta de preço e quantidade, o que permite acoplar a operação e a formação de preço; cabe ressaltar que a realização e a divulgação de estudos prévios e um período de testes são condições para a implantação desse tipo de despacho;
- 20) aperfeiçoamento nas regras de garantia financeira aplicadas ao mercado de curto prazo, com vistas a reduzir riscos financeiros sistêmicos ou de contágio entre os agentes;
- 21) obrigação de o Poder Executivo aprimorar o arranjo do mercado de energia elétrica, de forma a fomentar o desenvolvimento de bolsas de valores nacionais para comercialização de energia elétrica;
- 22) aperfeiçoamento nas regras para contratação regulada por disponibilidade e por quantidade, a fim de reduzir o risco de distorção no uso dessas modalidades;
- 23) criação de um mecanismo de descontração voluntária e concorrencial de energia elétrica destinada ao mercado regulado, o que possibilitará a substituição de contratos de energia elétrica para atender o mercado regulado, firmados pelas distribuidoras com usinas caras e poluentes, por outras mais baratas e ambientalmente mais limpas;
- 24) criação da contratação de lastro (contribuição para o provimento de confiabilidade e adequabilidade sistêmica de cada usina), o que permitirá que (i) a expansão da oferta de energia elétrica seja rateada de forma isonômica entre os mercados livre e regulado e (ii) o produto energia elétrica (que é diferente do produto lastro) seja negociado em separado e de forma mais eficiente; atualmente, lastro e energia são comercializados em conjunto, o que provoca distorções econômicas e distributivas;
- 25) exigência de que a contratação de lastro observe os atributos das fontes de geração, algo que contribuirá positivamente para a inserção, de forma sustentável e com justiça distributiva, das fontes alternativas na matriz elétrica brasileira, afastando eventuais questionamentos e críticas de que desenvolvimento dessas fontes de geração, que é necessário e importante para cumprir os compromissos de redução nas emissões de gases de efeito





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

estufa, esteja provocando distúrbios econômicos e operacionais no setor elétrico e transferindo renda de pobres para ricos;

- 26) vedação da contratação de energia de reserva, depois de implantada a contratação de lastro, uma vez que seria incoerente, ineficiente e inadequada a manutenção desse mecanismo;
- 27) fim do regime de cotas (a venda compulsória de energia elétrica para o mercado regulado) para as usinas hidrelétricas existentes, o que é coerente com a expansão do mercado livre e com o reconhecimento de que o consumidor não tem instrumentos para gerir o risco hidrológico; e
- 28) vedação para a repactuação do risco hidrológico, nos termos da Lei nº 13.203, de 8 de dezembro de 2015, o que também é coerente com o reconhecimento de que o consumidor não possui instrumentos para gerir esse risco.

Tal como explicitado no Parecer aprovado na CCJ, entendo que esse conjunto de medidas está alinhado com os seguintes princípios de atuação do Estado, esculpido em nossa Constituição: construção de uma sociedade livre, justa e solidária; redução das desigualdades econômicas, sociais e regionais; promoção da livre concorrência; defesa do consumidor e do meio ambiente. Considero, ainda, a exemplo do Parecer aprovado na CCJ, que a Emenda nº 1 – CAE (Substitutivo) não apresenta qualquer vício de inconstitucionalidade. Manifesto-me, ainda, pela sua juridicidade. No que tange à técnica legislativa, conforme será abordado, cabem alguns ajustes.

Ressalto que a Emenda nº 1 – CAE (Substitutivo) está em consonância com os resultados das Consultas Públicas nº 21, de 2016, e nº 33, de 2017, do Ministério de Minas e Energia. Essas consultas públicas receberam inúmeras contribuições, de diversos agentes do setor elétrico, no sentido de construir uma proposta de expansão sustentável do mercado livre, que beneficie toda a sociedade brasileira em lugar de um arcabouço legal que distribui benefícios concentrados, prática que tem sido rechaçada pela nossa população.

Por fim, apresento uma nova Emenda Substitutiva com alguns ajustes de mérito e de forma. Ressalto que tais aperfeiçoamentos não destoam ou distorcem a Emenda nº 1-CAE (Substitutivo). Pelo contrário, eles visam a





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

eliminar lacunas, identificadas a partir do amplo processo de diálogo firmado com os agentes do setor elétrico, inclusive por meio de audiências públicas nesta Comissão.

Os aperfeiçoamentos que proponho em relação à Emenda nº 1-CAE (Substitutivo) são os seguintes:

- 1) acatamento, com pequenas modificações, inclusive de forma e de técnica legislativa, da Emenda nº 9 - CI, que sugere alterações nas regras para prorrogação de usinas hidrelétricas com potência inferior a 50 MW; a medida, além de reduzir incertezas dos investidores, aloca recursos nos estados e municípios, uma vez que estabelece, como condicionante da prorrogação das outorgas, o pagamento de Compensação Financeira pela Utilização de Recursos Hídricos (CFURH) em montante superior ao que vigora hoje; visando a proteger os consumidores, inseri como condicionantes a vedação de repactuação do risco hidrológico e a revisão da garantia física dos empreendimentos; nesse contexto, rejeito a Emenda nº 5 – CI, uma vez que a Emenda nº 9 – CI já incorpora o ajuste pretendido;
- 2) redução dos prazos para que consumidores de baixa tensão possam migrar para o mercado livre e, em consequência, dos prazos associados a essa opção, tais como a realização de plano pelo Poder Executivo com vistas a permitir que os consumidores façam suas decisões da melhor forma possível;
- 3) esclarecimentos dos conteúdos a serem tratados no plano mencionado no item anterior, tais como a explicitação das necessidades de (a) separação, ainda que exclusivamente para fins tarifários e contábeis, das atividades de comercialização regulada de energia e de prestação do serviço público de distribuição de energia elétrica, e (b) a regulamentação do suprimento de última instância que envolva as condições econômicas e financeiras para a viabilidade e sustentabilidade dessa atividade;
- 4) conceituação, de forma mais precisa, dos conceitos de comunhão de interesses de fato (relacionada à contiguidade física das unidades consumidoras) e de direito (associação de pessoas físicas ou jurídicas), além de tratamento mais isonômico entre consumidores especiais e demais consumidores livres na fruição dessa opção dada pela legislação;





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

- 5) possibilidade de haver associação entre consumidores de baixa tensão para fins de cumprimento dos requisitos mínimos de carga para haver migração para o mercado livre; essa é uma medida em prol da antecipação da abertura do mercado para consumidores de baixa tensão;
- 6) retirada da expressão “de que trata o § 13 do art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002” do art. 16-B da Lei nº 9.074, de 1995, uma vez que as operações alcançadas por esse dispositivo já foram quitadas; entretanto, a manutenção do restante do artigo é importante porque outras operações do gênero podem aparecer, de forma que é preciso mitigar o risco de consumidores regulados, após serem beneficiados com ações governamentais com vistas a diferir a elevação de suas tarifas, façam a migração para o livre apenas para evitar o pagamento do custo diferido, tal como ocorreu com a chamada Conta no Ambiente de Contratação Regulada (Conta-ACR);
- 7) explicitação de que os custos com a exposição involuntária das distribuidoras associada à migração para o mercado livre serão alocados a todos os consumidores apenas após essas empresas esgotarem as oportunidades de alívio proporcionadas pelos mecanismos de ajuste de sobras e déficits de energia elétrica disponíveis, observado o princípio de máximo esforço, medida que visa a proteger os consumidores;
- 8) eliminação da possibilidade de agregar carga para haver equiparação de consumidores a autoprodutores, para fins de pagamento de encargo, de forma que se exija carga mínima de 5.000 kW, o que protege os consumidores não autoprodutores;
- 9) previsão de que o consumo líquido, base para apuração de encargos para os autoprodutores, a qual ocorrerá em termos idênticos à apuração para os demais consumidores, será calculado apenas pela diferença entre a energia elétrica consumida e a energia elétrica autoproduzida, o que favorece os consumidores não autoprodutores ao mesmo tempo em que reduz incertezas jurídicas no negócio de autoprodução;
- 10) previsão de que as novas outorgas de usinas hidrelétricas, no âmbito da Lei nº 9.074, de 1995 ou da Lei nº 12.783, de 2013, serão condicionadas (a) à assunção do risco hidrológico pelo concessionário, vedada a repactuação prevista pela Lei nº 13.203, de 8 de dezembro de 2015, (b) ao





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

recálculo da garantia física do empreendimento, sem qualquer limite de variação em relação à garantia física anteriormente praticada; esse é outra medida que favorece os consumidores de energia elétrica, sobretudo aqueles do mercado regulado;

- 11) previsão de que a Aneel deverá estabelecer procedimentos para a caracterização da irregularidade de medição de unidade consumidora, disciplinando a forma de cobrança e de pagamento, pelo causador da irregularidade, dos valores atrasados decorrentes dessa irregularidade, medida que visa a combater arbitrariedades de empresas de distribuição em relação aos consumidores de energia elétrica; a redação anterior previa essa obrigação “quando aplicável”, expressão genérica, e que não trata da forma de cobrança e de pagamento;
- 12) retirada da obrigatoriedade de o consumidor de energia elétrica aderir ao sistema de pré-pagamento em caso de inadimplência recorrente; a opção por esse sistema deve ser sempre algo voluntário;
- 13) estabelecimento que o novo §10 do art. 3º da Lei nº 9.427, de 1996, alcança também aqueles consumidores que possuem geração própria a partir de sistema remoto e, como proposto pela Emenda nº 2 apresentada nesta Comissão, que injetem energia elétrica na rede das empresas de distribuição;
- 14) exclusão da vedação de cobrança de tarifa do uso da rede em R\$/MWh os consumidores submetidos à tarifa binômica, nos termos sugeridos pela Emenda nº 2 - CI; a proibição em questão não tinha como objetivo alcançar esses consumidores, uma vez que o seu propósito é incentivar o uso da tarifa binômica para corrigir uma distorção que provoca um dano distributivo à população de menor poder aquisitivo associado à disseminação da microgeração e da minigeração distribuídas;
- 15) alteração, nos termos da Emenda nº 8 – CI, no prazo de transição a ser aplicado aos empreendimentos de fontes alternativas, em virtude da substituição do subsídio na TUST e na TUSD por um instrumento que valore os benefícios ambientais dessas usinas; é importante que, em lugar de um prazo para a obtenção da outorga, seja instituído um prazo associado ao pedido da outorga e à entrada em operação;



SF/19758.82041-10



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

- 16) garantia, no texto da Lei, que os empreendimentos de fontes alternativas poderão comercializar energia elétrica com consumidores com carga entre 500 kW e 3.000 kW, mesmo com redução da exigência de carga para que esses consumidores comprem energia elétrica de qualquer fonte;
- 17) acatamento da Emenda nº 6 - CI, com um ajuste de forma, de forma e evitar qualquer interpretação de que as cotas de CDE de responsabilidades dos geradores hidrelétricas, estabelecidas no contrato de concessão, serão cobradas nos mesmos termos daquelas pagas por consumidores;
- 18) exigência de que os serviços ancilares sejam contratados por meio de mecanismo concorrencial, algo que tende a reduzir o custo dos encargos setoriais;
- 19) fim da exigência de licitação para modelos computacionais, uma vez que o Poder Público já tem suas regras para aquisição de bens e serviços; em substituição, proponho que os modelos sejam submetidos a testes de validação pelos agentes do setor de energia elétrica;
- 20) correção no conceito de lastro, para afastar a interpretação de que somente uma forma de lastro poderia ser contratada; nesse contexto, deixamos claros que vários produtos de lastro podem ser adquiridos;
- 21) correção no conceito do encargo de lastro, de forma a garantir a melhor alocação dos custos entre os consumidores, evitando o subsídio cruzado entre eles e conferindo isonomia entre autoprodutores e demais consumidores; por exemplo, sugerimos que a proporção do consumo apurada para fins do rateio dos custos do encargo possa ocorrer em periodicidade horária ou inferior e considerar a localização do consumo;
- 22) qualificação dos contratos existentes que permitirão o abatimento do encargo de lastro e do encargo para custear a exposição involuntária das distribuidoras em virtude da migração de consumidores para o mercado livre; essa medida protege principalmente os consumidores do mercado regulado, ao evitar uma avalanche de contratos com vistas apenas a fugir do pagamento de encargos;





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

- 23) explicitação de que a contratação de lastro ocorrerá de forma separada da contratação de energia elétrica, a fim de mitigar o risco de que a pretendida segregação seja desvirtuada na regulamentação da Lei; e
- 24) possibilidade de as concessões de hidrelétricas alcançadas pela Lei nº 12.783, de 2013, sejam prorrogadas nos mesmos termos aplicados à licitação das usinas abrangidas por essa Lei; a Emenda Substitutiva vedou a prorrogação e determinou a licitação; contudo, por uma questão de isonomia com empresas que tiveram a oportunidade de prorrogar as concessões submetidas à Lei nº 12.783, de 2013, é adequado permitir a prorrogação, desde que nas novas condições para a licitação, que aloca 2/3 da renda hidráulica para o consumidor de forma mais eficiente do que a regra atual de prorrogação; em virtude disso, fizemos ajuste de forma nos dispositivos que tratam da licitação das usinas não prorrogadas nos termos da Lei nº 12.783, de 2013;
- 25) acatamento da Emenda nº 7 – CI, que corrige um imbróglia judicial decorrente da demora do Poder Executivo em regulamentar dispositivo da Lei nº 12.783, de 2013, que possibilita a licitação da concessão em conjunto com a privatização de empresas controladas por estados e municípios; a medida mitiga o risco de o Estado do Amapá ser penalizado pela morosidade do Poder Executivo; faço apenas ajustes de forma a substituir uma data específica por um prazo, tendo em vista que não podemos precisar quando a proposição em análise será aprovada.

Por fim, no que tange às Emendas nº 3 e 4 apresentadas nesta Comissão, considero que devem ser tratadas em projeto de lei específico.

III – VOTO

Diante do exposto, voto pela constitucionalidade e juridicidade, em consonância com o Parecer da CCJ, e pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 232, de 2016, na forma da seguinte emenda, com o acatamento parcial das Emendas nº 2, 6, 8, 7 e 9 e rejeição das Emendas nº 3, 4 e 5, todas elas apresentadas nesta Comissão, restando prejudicada a Emenda nº 1 – CAE (Substitutivo).





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

EMENDA Nº - CI (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 232, DE 2016

Altera as Leis nº 9.074, de 7 de julho de 1995, nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, nº 9.991, de 24 de julho de 2000, nº 10.438, de 26 de abril de 2002, nº 10.848, de 15 de março de 2004, nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, e nº 13.203, de 8 de dezembro de 2015, para aprimorar modelo regulatório e comercial do setor elétrico com vistas a expansão do mercado livre, e dá outras providências.



SF/19758.82041-10

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 7º**

I –

II –

III – demais empreendimentos de geração de potência superior a 5.000 kW (cinco mil quilowatts) destinados a uso exclusivo do autprodutor e a produção independente de energia.

§ 1º As usinas termelétricas de que trata este artigo e os arts. 5º e 6º não compreendem aquelas cuja fonte primária de energia é a nuclear.

§ 2º As autorizações de que tratam os incisos I a III do **caput**:

I – terão prazo de até trinta e cinco anos;

II – poderão ser prorrogadas, a critério do poder concedente, por trinta anos.

§ 3º A prorrogação de que trata o inciso II do § 2º deve observar as seguintes condições:

I – recolhimento, no caso dos empreendimentos de que trata o inciso II do **caput**, da Compensação Financeira pela Utilização de Recursos Hídricos (CFURH), de que trata a Lei nº 7.990, de 28 de

**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

dezembro de 1989, em valor correspondente a três vezes àquele estabelecido pelo art. 17 da Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998;

II – comprovação de que o empreendimento esteja em operação comercial ou em condições de retorno ao estado operacional;

III – concordância, pelo titular da outorga, com os padrões de qualidade fixados pelo Poder Executivo;

IV – assunção, no caso dos empreendimentos de que trata o inciso II do **caput**, do risco hidrológico pelo concessionário, vedada, após a prorrogação, a repactuação prevista pela Lei nº 13.203, de 8 de dezembro de 2015; e

V – recálculo da garantia física, com validade a partir da data de início da prorrogação da outorga, sem qualquer limite de variação em relação à garantia física anteriormente vigente, bem como sujeição a revisões periódicas de garantia física.

§ 4º O valor da CFURH de que trata o inciso I do § 3º será:

I – devido a partir da prorrogação da outorga;

II – rateado na seguinte proporção:

a) 1/3 (um terço) nos termos do art. 17 da Lei nº 9.648, de 1998; e

b) 2/3 (dois terços) para os municípios em que está localizado o aproveitamento hidráulico com outorga prorrogada.

§ 5º As condições para a prorrogação deverão ser informadas ao titular da outorga:

I – em até 24 (vinte e quatro) meses antes do final do prazo da outorga; ou

II – em período inferior ao prazo do inciso I, caso o prazo remanescente da outorga na data de entrada em vigor deste parágrafo seja inferior a dois anos.

§ 6º O titular da outorga deverá se manifestar em até 180 (cento e oitenta) dias quanto ao interesse pela prorrogação da outorga, contados a partir da publicação das condições para a prorrogação.

§ 7º Deverá ser instaurado processo licitatório para outorgar a novo titular a exploração do aproveitamento alcançado pelo inciso II do **caput** em caso:

I – de não haver manifestação de interesse do titular da outorga em sua prorrogação no prazo estabelecido no §6º; e

II – de haver interesse na continuidade da operação do empreendimento por parte do Poder Concedente.

§ 8º O processo licitatório de que trata o §7º deverá observar os dispostos no § 3º deste artigo e nos §§ 5º, 6º e 7º do art. 28.



SF/19758.82041-10



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

§ 9º Os titulares de autorizações com pedidos de prorrogação em curso poderão reapresentar o pedido de prorrogação nos termos desse artigo em até 90 (noventa) dias a partir da publicação deste artigo.” (NR)

“Seção III

Das Opções de Compra e da Autoprodução de Energia Elétrica por parte dos Consumidores” (NR)

“Art. 15.

.....

§ 11. A obrigação de contratação de que trata o § 7º poderá, após 30 (trinta) meses da entrada em vigor deste parágrafo, ser reduzida a percentual inferior à totalidade da carga do consumidor.” (NR)

“Art. 16. É de livre escolha dos consumidores, cuja carga seja igual ou maior que 3.000 kW (três mil quilowatts), atendidos em qualquer tensão, o fornecedor com quem contratarão a compra de energia elétrica.

§ 1º O requisito mínimo de carga de que trata o **caput**:

I – fica reduzido:

a) a 2.000 kW (dois mil quilowatts) após 18 (dezoito) meses da entrada em vigor deste parágrafo;

b) a 1.000 kW (mil quilowatts) após 30 (trinta) meses da entrada em vigor deste parágrafo;

c) a 500 kW (quinhentos quilowatts) após 42 (quarenta e dois) meses da entrada em vigor deste parágrafo;

d) a 300 kW (trezentos quilowatts) após 54 (cinquenta e quatro) meses da entrada em vigor deste parágrafo;

II – não será aplicado para consumidores atendidos em tensão:

a) igual ou superior a 2,3 kV (dois inteiros e três décimos quilovolts) após 66 (sessenta e seis) meses da entrada em vigor deste parágrafo;

b) inferior a 2,3 kV após 78 (setenta e oito) meses da entrada em vigor deste parágrafo.

§ 2º O Poder Executivo, em até 48 (quarenta e oito) meses da entrada em vigor deste parágrafo, deverá apresentar plano para extinção integral do requisito mínimo de carga para consumidores



SF/19758.82041-10

**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

atendidos em tensão inferior a 2,3 kV (dois inteiros e três décimos quilovolts), que deverá conter, pelo menos:

I – ações de comunicação para conscientização dos consumidores visando a sua atuação em um mercado liberalizado;

II – proposta de regulação e de ações para aprimoramento da infraestrutura de medição, faturamento e modernização das redes de distribuição de energia elétrica, com foco na redução de barreiras técnicas e dos custos dos equipamentos;

III – separação, ainda que exclusivamente para fins tarifários e contábeis, das atividades de comercialização regulada de energia e de prestação do serviço público de distribuição de energia elétrica; e

IV – regulamentação para o suprimento de última instância, inclusive no que se refere às condições econômicas e financeiras para a viabilidade e sustentabilidade dessa atividade.

§ 3º Após 42 (quarenta e dois) meses da entrada em vigor deste parágrafo, os requisitos de carga exigidos por este artigo para que os consumidores contratem livremente sua compra de energia elétrica poderão ser alcançados por conjunto de consumidores, independentemente do nível de tensão, reunidos por comunhão de interesses de fato ou de direito.

§ 4º A comunhão de interesses de fato de que trata o § 3º é caracterizada pela contiguidade física das unidades consumidoras.

§ 5º A comunhão de interesses de direito de que trata o § 3º é caracterizada pela associação de pessoas físicas ou jurídicas, inclusive na forma de cooperativas, ou pela representação comum por mesmo agente varejista.

§ 6º A representação de consumidores atendidos em tensão maior ou igual a 2,3 kV (dois inteiros e três décimos quilovolts) por agentes varejistas, nos termos deste artigo, equipara-se à comunhão de interesses de fato ou de direito de que trata o § 4º.

§ 7º O prazo de que trata a alínea “d” do inciso I do § 1º não se aplica aos consumidores atendidos em tensão inferior a 2,3 kV (dois inteiros e três décimos quilovolts) que comprem energia elétrica na forma do § 3º.

§ 8º As disposições deste artigo alcançam os consumidores de que trata o art. 15.” (NR)

“**Art. 16-A.** Após 42 (quarenta e dois) meses da entrada em vigor deste artigo, os consumidores com carga inferior a 500 kW (quinhentos quilowatts), no exercício da opção de que trata o art. 16, serão representados por agente varejista perante a Câmara de





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

Comercialização de Energia Elétrica – CCEE, de que trata o art. 4º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004.

§ 1º Os consumidores com carga inferior a 500 kW (quinhentos quilowatts) serão denominados consumidores varejistas.

§ 2º A ANEEL definirá os requisitos para atuação do agente varejista, os quais devem prever, no mínimo:

I – capacidade financeira compatível com o volume de energia representada na CCEE;

II – obrigatoriedade de divulgação do preço de referência de pelo menos um produto padrão, definido pela ANEEL, caso o agente varejista seja comercializador ou produtor independente de energia; e

III – carga representada de consumidores varejistas de pelo menos 3.000 kW, incluindo a carga própria, se houver.

§ 3º Qualquer pessoa jurídica que cumpra os requisitos definidos pela ANEEL poderá atuar como agente varejista, independentemente de comercializar energia elétrica com seus representados ou de atuar apenas como agregador de carga.

§ 4º O fornecimento de energia ao consumidor varejista inadimplente com as obrigações estabelecidas no contrato de compra e venda de energia poderá ser suspenso, conforme regulamentação, resguardado o direito à ampla defesa e ao contraditório.”

“**Art. 16-B.** Os consumidores do ambiente de contratação regulada, de que trata a Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, que exercerem as opções previstas no § 5º do art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, e nos arts. 15 e 16 desta Lei deverão pagar, mediante encargo tarifário cobrado na proporção do consumo de energia elétrica, os custos remanescentes das operações financeiras contratadas para atender à finalidade de modicidade tarifária.”

“**Art. 16-C.** Os resultados das operações das concessionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica com excesso involuntário de energia contratada decorrente das opções previstas no § 5º do art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, e nos arts. 15 e 16, observados os mecanismos de ajuste de sobras e déficits de energia elétrica disponíveis e o princípio de máximo esforço, serão alocados a todos os consumidores dos ambientes de contratação regulada e livre, mediante encargo tarifário na proporção do consumo de energia elétrica.

§ 1º Os resultados que trata o **caput** serão calculados pela ANEEL.



**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

§ 2º O resultado, positivo ou negativo, da venda de que trata o § 18-A do art. 2º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, deverá ser considerado no cálculo do encargo tarifário de que trata o **caput**.

§ 3º O encargo a ser pago pelo autoprodutor deverá ser calculado com base no consumo líquido, nos termos definidos pelo art. 16-E da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.”

“**Art. 16-D.** Os encargos de que tratam os arts. 16-B e 16-C serão regulamentados pelo Poder Executivo e poderão ser movimentados pela CCEE.

§ 1º Os valores relativos à administração dos encargos de que trata o **caput**, incluídos os custos administrativos e financeiros e os tributos, deverão ser custeados integralmente ao responsável pela movimentação.

§ 2º O regulamento deverá prever regra para redução da base de cálculo do encargo de que trata o art. 16-C em função de contratos de compra de energia assinados em até 30 (trinta) meses após a entrada em vigor deste parágrafo.

§ 3º Aplica-se, para fins do disposto no § 2º, as exigências previstas pelo § 8º do art. 3º-C da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004.”

“**Art. 16-E.** Considera-se autoprodutor de energia elétrica o consumidor titular de outorga de empreendimento geração para produzir energia por sua conta e risco.

§ 1º O direito de acesso às redes de transmissão e distribuição de energia elétrica é assegurado ao autoprodutor de energia elétrica.

§ 2º Também é considerado a autoprodutor o consumidor que:

I – participe, direta ou indiretamente, do capital social da sociedade empresarial titular da outorga, observada a proporção da participação societária, direta ou indireta com direito a voto; ou

II – esteja sob controle societário comum, direto ou indireto, ou sejam controladoras, controladas ou coligadas, direta ou indiretamente, às empresas do inciso I, observada a participação societária, direta ou indireta, com direito a voto.

§ 3º A destinação da energia autoproduzida independe da localização geográfica da geração e do consumo, ficando o autoprodutor responsável por diferenças de preços entre o local de produção e o local de consumo, observado o disposto nos §§ 10, 11 e 12 do art. 1º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, e no § 6º do art. 3º-C da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004.





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

§ 4º O pagamento de encargos pelo autoprodutor com carga mínima igual ou superior a 5.000 kW (cinco mil quilowatts), ressalvado o disposto nos §§ 10, 11 e 12, do art. 1º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, e no § 6º do art. 3º-C da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, deverá ser apurado com base no consumo líquido.

§ 5º O consumo líquido para fins do disposto no § 4º:

I – corresponderá à diferença entre o consumo total do autoprodutor subtraído da energia elétrica produzida; e

II – será apurado nos mesmos períodos e formas aplicados aos consumidores dos ambientes de contratação livre e regulada, devendo ser considerado eventuais créditos ou débitos do período de apuração anterior.”

“**Art. 16-F.** A outorga conferida ao autoprodutor será em regime de produção independente de energia.”

“**Art. 16-G.** As linhas de transmissão de interesse restrito aos empreendimentos de autoprodução poderão ser concedidas ou autorizadas simultânea ou complementarmente às outorgas dos empreendimentos de autoprodução.”

“**Art. 16-H.** O autoprodutor poderá vender excedentes de energia elétrica aos consumidores alocados dentro do terreno onde se encontra a instalação industrial de sua propriedade.”

“**Art. 28.**

§ 1º Em caso de privatização de empresa detentora de concessão ou autorização de geração de energia elétrica, o poder concedente deverá alterar o regime de exploração para produção independente, inclusive, quanto às condições de extinção da concessão ou autorização e de encampação das instalações, bem como da indenização porventura devida.

§ 5º Também são condições para a outorga de concessão de geração na forma deste artigo:

I – o pagamento de quota anual, em duodécimos, à Conta de Desenvolvimento Energético - CDE, de que trata a Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, correspondente a, no mínimo, 2/3 (dois terços) do valor estimado da concessão;



SF/19758.82041-10



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

II – o pagamento de bonificação pela outorga correspondente a, no máximo, 1/3 (um terço) do valor estimado da concessão;

III – concordância, pelo titular da outorga, com os padrões de qualidade fixados pelo Poder Executivo;

IV – assunção do risco hidrológico pelo concessionário, vedada, após a entrada em vigor do novo contrato de concessão, a repactuação prevista pela Lei nº 13.203, de 8 de dezembro de 2015; e

V – recálculo da garantia física, com validade a partir da data de início da prorrogação da outorga, sem qualquer limite de variação em relação à garantia física anteriormente vigente, bem como sujeição a revisões periódicas de garantia física.

§ 6º O valor estimado da concessão será calculado a partir de metodologia definida em ato do Poder Executivo.

§ 7º O disposto no art. 7º da Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998, não se aplica às outorgas de concessão na forma deste artigo.

§ 8º O disposto neste artigo alcança as usinas hidrelétricas prorrogadas ou licitadas nos termos da Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013.” (NR)

Art. 2º A Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 3º**

X – fixar as multas administrativas a serem impostas aos concessionários, permissionários e autorizados de instalações e serviços de energia elétrica, observado o limite, por infração, de 2% (dois por cento) do benefício econômico anual, ou do valor estimado da energia produzida nos casos de autoprodução e produção independente, correspondente aos últimos doze meses anteriores à lavratura do auto de infração ou estimados para um período de doze meses caso o infrator não esteja em operação ou esteja operando por um período inferior a doze meses;

XVII – estabelecer mecanismos de regulação e fiscalização para garantir o atendimento ao mercado de cada agente de distribuição e de comercialização de energia elétrica, bem como à carga dos consumidores que tenham exercido a opção prevista nos arts. 15 e 16 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995;



SF/19758.82041-10



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

XVIII – definir as tarifas de uso dos sistemas de transmissão e distribuição, baseadas nas seguintes diretrizes:

-
- c) utilizar, quando viável técnica e economicamente, o sinal locacional no sistema de distribuição; e
- d) valorizar, se existentes, os benefícios da geração de energia elétrica próxima da carga.

XIX –

XX –

XXI –

XXII – estabelecer procedimentos para a caracterização da irregularidade de medição de unidade consumidora, disciplinando a forma de cobrança e de pagamento, pelo causador da irregularidade, dos valores atrasados decorrentes dessa irregularidade.

.....

§ 8º As modalidades tarifárias de fornecimento de energia elétrica aplicadas às unidades consumidoras, independente da tensão de fornecimento em que essas unidades são atendidas, podem prever:

- I – tarifas diferenciadas por horário; e
- II – a disponibilização do serviço de fornecimento de energia elétrica mediante pré-pagamento, por adesão do consumidor.

§ 9º Em até 180 (cento e oitenta) dias a partir da entrada em vigor deste parágrafo, o valor correspondente à energia elétrica comprada no âmbito do ambiente de contratação regulada passará a ser discriminado na fatura de energia elétrica, para qualquer tensão de fornecimento, sempre que esse valor for diferente de zero.

§ 10. Após 60 (sessenta) meses da entrada em vigor deste parágrafo, a tarifa pelo uso da rede de distribuição e transmissão para os consumidores com geração própria de qualquer porte, inclusive por sistema remoto, que injete energia elétrica na rede elétrica de distribuição, independentemente da tensão de fornecimento, não poderá ser cobrada em Reais por unidade de energia elétrica consumida.

§ 11. A vedação de que trata o § 10 não se aplica:

- I – aos componentes tarifários de perdas, inadimplência e encargos setoriais;
- II – aos consumidores submetidos à aplicação de modalidades tarifárias caracterizadas pelo pagamento de tarifas de consumo de energia elétrica e de demanda de potência.” (NR)



SF/19758.82041-10



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

“Art. 26.

§ 1º-C. Os percentuais de redução a que se referem os §§ 1º, 1º-A e 1º-B:

I – não serão aplicados aos empreendimentos após o fim do prazo das suas outorgas, em prorrogações de suas outorgas e em alterações de suas outorgas decorrentes da ampliação da capacidade instalada; e

II – serão aplicados aos empreendimentos que solicitem a outorga em até 18 (dezoito) meses após a entrada em vigor deste parágrafo e que iniciem a operação de todas as suas unidades geradoras no prazo de até 48 (quarenta e oito) meses a partir da data de outorga.

§ 1º-D. O Poder Executivo deverá apresentar plano para a valorização dos benefícios ambientais relacionados às fontes de energia com baixa emissão de carbono em até 18 (dezoito) meses após a entrada em vigor deste parágrafo.

§ 1º-E. A valorização de que trata o § 1º-D não será aplicada aos empreendimentos alcançados pelos §§ 1º, 1º-A e 1º-B e outorgados até 18 (dezoito) meses após a entrada em vigor deste parágrafo.

§ 5º-A. Em até 30 (trinta) meses após a entrada em vigor desse parágrafo, os consumidores varejistas, no exercício da opção de que trata o §5º, nos termos do art. 16-A da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, deverão ser representados por agente varejista perante a Câmara de Comercialização de Energia Elétrica – CCEE, de que trata o art. 4º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004.

§ 5º-B. A representação de consumidores atendidos em tensão maior ou igual a 2,3 kV (dois inteiros e três décimos quilovolts) por agentes varejistas, nos termos do art. 16-A da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, equipara-se à comunhão de interesses de fato ou de direito de que trata o § 5º.

§ 12. Os empreendimentos alcançados pelo § 5º poderão comercializar energia elétrica com consumidores com carga inferior a 500 kW nos prazos definidos pela alínea “d” do inciso I e pelas alíneas “a” e “b” do inciso II §1º do art. 16 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

§ 13. A comunhão de interesse de que trata § 5º também alcança os consumidores atendidos em tensão inferior a 2,3 kV (dois inteiros e três décimos quilovolts).” (NR)



SF/19758.82041-10



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

Art. 3º A Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 4º**

.....

§ 3º As empresas de que tratam os arts. 1º, 2º e 3º poderão aplicar, alternativamente a investimentos em projetos nos termos do inciso II, percentual, de sua opção, dos recursos de que trata o referido inciso, no atendimento de sua obrigação estatutária de aporte de contribuições institucionais para desenvolvimento de projetos de pesquisa e desenvolvimento constante de relação pública divulgada anualmente pelo Poder Executivo, não se aplicando, nesta hipótese, o disposto no inciso II do art. 5º.

.....

§ 5º Deverão ser publicados anualmente, para fins do disposto no § 3º:

- I – a relação de projetos eleitos para aplicação dos recursos;
- II – o custo estimado de cada projeto eleito; e
- III – a relação de instituições públicas e privadas previamente cadastradas para execução dos projetos.

§ 6º Poderá ser definido um percentual mínimo da parcela de que trata o inciso II do **caput** para ser aplicado na contratação dos estudos:

I – para elaboração dos planos de que tratam o § 2º do art. 16 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, e o § 1º-D do art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996;

II – de que trata o inciso I do §5º-D do art. 1º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004; e

III – destinados a subsidiar:

- a) os aprimoramentos de que trata o § 6º-A do art. 1º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004; e

- b) a implantação da contratação de lastro, de que tratam os arts. 3º e 3º-C da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004.

§ 7º As instituições de que trata o inciso III do § 5º serão definidas após chamamento público.

§ 8º As empresas de que tratam os arts. 1º, 2º e 3º deverão custear diretamente as despesas para a realização dos projetos de que trata o inciso I do § 5º.

.....” (NR)



SF/19758.82041-10



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

Art. 4º A Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 13.**

.....
§ 1º Os recursos da CDE serão provenientes:

I – das quotas anuais pagas por todos os agentes que comercializem energia com consumidor final, mediante encargo tarifário incluído nas tarifas de uso dos sistemas de transmissão ou de distribuição ou cobrado diretamente dos consumidores pela CCEE, conforme regulação da ANEEL;

II – dos pagamentos anuais realizados a título de uso de bem público;

III – das multas aplicadas pela ANEEL a concessionárias, permissionárias e autorizadas;

IV – dos créditos da União de que tratam os arts. 17 e 18 da Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013; e

V – das quotas anuais pagas por concessionárias de geração de energia elétrica que possuam esta obrigação nas respectivas outorgas de sua titularidade.

.....
§ 3º-B. A partir de 1º de janeiro de 2030, o rateio das quotas anuais da CDE de que trata o inciso I do §1º deverá ser proporcional ao mercado consumidor de energia elétrica atendido pelos concessionários e pelos permissionários de distribuição e de transmissão, expresso em MWh (megawatt-hora).

§ 3º-C. De 1º de janeiro de 2017 até 31 de dezembro de 2029, a proporção do rateio das quotas anuais da CDE de que trata o inciso I do §1º deverá ajustar-se gradual e uniformemente para atingir aquela prevista no §3º-B.

§ 3º-D. A partir de 1º de janeiro de 2030, o custo do encargo tarifário por MWh (megawatt-hora) das quotas anuais da CDE de que trata o inciso I do §1º pagas pelos consumidores atendidos em nível de tensão igual ou superior a 69 kV (sessenta e nove quilovolts) será 1/3 (um terço) daquele pago pelos consumidores atendidos em nível de tensão inferior a 2,3 kV (dois inteiros e três décimos quilovolts).

§ 3º-E. A partir de 1º de janeiro de 2030, o custo do encargo tarifário por MWh (megawatt-hora) das quotas anuais da CDE de que trata o inciso I do §1º pagas pelos consumidores atendidos em nível de tensão igual ou superior a 2,3 kV (dois inteiros e três décimos



SF/19758.82041-10



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

quilovolts) e inferior a 69 kV (sessenta e nove quilovolts) será 2/3 (dois terços) daquele pago pelos consumidores atendidos em nível de tensão inferior a 2,3 kV (dois inteiros e três décimos quilovolts).

§ 3º-F. De 1º de janeiro de 2017 até 31 de dezembro de 2029, o custo do encargo tarifário por MWh (megawatt-hora) das quotas anuais da CDE de que trata o inciso I do §1º deverá ajustar-se gradual e uniformemente para atingir as proporções previstas nos §§ 3º-D e 3º-E.

§ 3º-G. O consumidor beneficiado pela Tarifa Social de Energia Elétrica é isento do pagamento das quotas anuais da CDE de que trata o inciso I do § 1º.

.....” (NR)

“**Art. 13-A.** Os descontos de que trata o inciso VII do art. 13 deverão ser condicionados:

I – a contrapartidas dos beneficiários, condizentes com a finalidade do subsídio; e

II – a critérios de acesso, que considerem, inclusive, aspectos ambientais e as condições sociais e econômicas do público alvo.

Parágrafo único. A condicionalidade a que refere o **caput** não se aplica às reduções de que tratam os §§ 1º, 1º-A, 1º-B do art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996.”

Art. 5º A Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 1º**

§ 4º

I – a otimização para o uso dos recursos eletroenergéticos para atender aos requisitos da carga, considerando as condições técnicas e econômicas para o despacho de usinas e de cargas que se habilitem como interruptíveis e a forma utilizada para definição dos preços de que trata o § 5º-B;

§ 5º

III – o tratamento para os serviços auxiliares de energia elétrica.



SF/19758.82041-10



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

§ 5º-A. A definição de preços de que trata o § 5º em intervalos de tempo horários ou inferiores será obrigatória após 18 (dezoito) meses da entrada em vigor deste parágrafo.

§ 5º-B. A definição dos preços de que trata o § 5º poderá se dar por meio de:

I – regra de cálculo explícita que minimize o custo da operação de forma centralizada; e

II – ofertas de quantidades e preços feitas por agentes de geração e por cargas que se habilitem como interruptíveis.

§ 5º-C. Os modelos computacionais usados na otimização dos usos dos recursos eletroenergéticos de que trata o inciso I do § 4º, na definição de preços de que trata o § 5º-B e no cálculo de lastro de que trata o art. 3º devem ser submetidos a testes de validação pelos agentes do setor de energia elétrica.

§ 5º-D. A definição de preços nos termos do inciso II do § 5º-B:

I – será precedida de:

a) estudo específico sobre alternativas para sua implantação, realizado pelo poder concedente em até 24 (vinte e quatro) meses após a entrada em vigor deste inciso;

b) de período de testes não inferior a um ano;

II – deverá estar associada a mecanismos de monitoramento de mercado que restrinjam práticas prejudiciais à concorrência;

III – será aplicada em até 42 (quarenta e dois) meses após a entrada em vigor deste inciso.

§ 5º-E. Serão obrigatórias, após 30 (trinta) meses da entrada em vigor deste parágrafo:

I – a liquidação das operações realizadas no mercado de curto prazo em intervalo semanal ou inferior;

II – a aquisição dos serviços de que trata o inciso III do § 5º por meio de mecanismo concorrencial.

§ 6º

II – as garantias financeiras, que poderão prever, entre outras formas:

a) aporte prévio de recursos para efetivação do registro de operações; e

b) chamada de recursos para fechamento de posições deficitárias com apuração diária.



SF/19758.82041-10



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

§ 6º-A. O Poder Executivo deverá propor, em até 30 (trinta) meses após a entrada em vigor deste parágrafo, aprimoramentos no arranjo do mercado de energia elétrica orientado ao desenvolvimento e a sustentabilidade de bolsas de energia elétrica nacionais.

.....

§ 11. O autoprodutor pagará o encargo de que trata o § 10, com base no seu consumo líquido, nos termos definidos pelo art. 16-E da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, na parcela referente:

I – ao custo associado à geração fora da ordem de mérito por razões de segurança energética previsto no inciso I do § 10; e

II – ao custo associado ao deslocamento da geração hidrelétrica previsto no inciso V do § 10, na parcela decorrente de geração termelétrica por razão de segurança energética ou importação de energia sem garantia física.

§ 12. O encargo de que trata o § 10, observada às exceções previstas no § 11, será cobrado do autoprodutor com base:

I – no consumo deduzido da geração de usinas localizadas no mesmo sítio da carga; e

II – nos mesmos períodos e formas de apuração aplicados aos consumidores dos ambientes de contratação livre e regulada.” (NR)

“**Art. 1º-A.** O fornecimento de energia elétrica aos consumidores que exercerem as opções previstas nos arts. 15 e 16 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, ou no § 5º do art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, poderá ser suspenso, nos termos do regulamento, em razão de inadimplência com as obrigações estabelecidas no contrato de compra e venda de energia elétrica ou com o pagamento de encargos setoriais, resguardado o direito à ampla defesa e ao contraditório.”

“**Art. 2º**

.....

§ 1º Na contratação regulada, os riscos de exposição ao mercado de curto prazo decorrente das decisões de despacho serão alocados conforme as seguintes modalidades:

I – Contratos por Quantidade de Energia, nos quais o risco das decisões de despacho é atribuído aos vendedores, devendo ser a modalidade preferencial de contratação;

II – Contratos por Disponibilidade de Energia, nos quais o risco das decisões de despacho é atribuído total ou parcialmente aos compradores, com direito de repasse às tarifas dos consumidores finais,



SF/19758.82041-10



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

devendo o poder concedente apresentar justificativas sempre que adotar esta modalidade.

.....

§ 20. As concessionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica poderão vender energia elétrica e contratos de energia elétrica em mecanismos centralizados, conforme regulação da ANEEL, com o objetivo de reduzir eventual excesso de energia elétrica contratada para atendimento à totalidade do mercado.

§ 21. Poderão comprar os contratos e a energia de que trata o §20:

I – os consumidores de que tratam os arts. 15 e 16 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, afastada a vedação prevista no inciso III do §5º do art. 4º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995;

II – os agentes de comercialização;

III – os agentes de geração; e

IV – os autoprodutores.

§ 22. O resultado, positivo ou negativo, da venda de que trata o § 20 será alocado ao encargo aludido pelo art. 16-C da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, limitado ao montante correspondente ao excesso involuntário de energia contratada decorrente das opções previstas no § 5º do art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, e nos arts. 15 e 16 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, desde que o nível contratual final exceda os limites de tolerância para repasse tarifário definidos em regulamento.

§ 23. A participação das concessionárias e permissionárias de serviço público de distribuição no mecanismo de que trata o §20 é voluntária e não ensejará repasse tarifário adicional em decorrência do resultado, ressalvado o repasse ao encargo previsto no art. 16-C da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

§ 24. A obrigação de as concessionárias, as permissionárias e as autorizadas de serviço público de distribuição de energia elétrica do Sistema Interligado Nacional – SIN garantirem o atendimento à totalidade de seus mercados poderá ser reduzida após 30 (trinta) meses da entrada em vigor deste parágrafo.

§ 25. As concessionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica poderão transferir CCEARs entre si, de forma bilateral e independente dos mecanismos centralizados de compensação de posições contratuais, desde que haja anuência do vendedor.

§ 26. A ANEEL definirá calendário a ser observado para a realização das trocas de contratos nos termos do § 25.” (NR)





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

“**Art. 2º-D.** A energia elétrica comercializada por meio de CCEAR até a data de entrada em vigor deste artigo poderá ser descontratada mediante realização de mecanismo concorrencial, conforme diretrizes e condições estabelecidas pelo Poder Executivo.

§ 1º Na descontratação de que trata o **caput**, deverão ser observados:

I – volumes máximos por submercado ou por área definida por restrição operativa; e

II – avaliação técnica quanto à segurança do abastecimento e o mínimo custo total de operação e expansão.

§ 2º É assegurado o repasse às tarifas das concessionárias de distribuição dos custos da descontratação de que trata este artigo, inclusive aqueles relacionados à eventual exposição ao mercado de curto prazo, observada o máximo esforço dessas concessionárias na recompra dos montantes necessários ao atendimento de seus mercados.

§ 3º Os critérios de elegibilidade para participação no mecanismo concorrencial de que trata o **caput** e o critério de classificação das propostas de descontratação serão definidos pelo Poder Executivo e deverão considerar os custos e benefícios sistêmicos da rescisão contratual.

§ 4º Para a homologação das propostas vencedoras, são imprescindíveis:

I – a quitação, pelo gerador de energia elétrica, de eventuais obrigações contratuais pendentes e penalidades;

II – a renúncia de qualquer direito à eventual indenização decorrente do instrumento contratual rescindido; e

III – a aceitação da extinção, pela ANEEL, da outorga do gerador de energia elétrica.”

“**Art. 3º** O poder concedente, conforme regulamento, homologará o lastro de cada empreendimento de geração, a quantidade de energia elétrica e de lastro a serem contratadas para o atendimento de todas as necessidades do mercado nacional, e a relação dos novos empreendimentos de geração que integrarão, a título de referência, os processos licitatórios de contratação.

§ 4º A contratação de energia de reserva de que trata o § 3º será vedada após a regulamentação e implantação da modalidade de contratação de lastro de geração prevista no art. 3º-C.

§ 5º O lastro de que trata o **caput**:



SF/19758.82041-10

**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

I – é a contribuição de cada empreendimento ao provimento de confiabilidade e adequabilidade sistêmica; e

II – poderá, em função dos atributos considerados em sua definição, ser expresso em mais de um elemento ou produto.

§ 6º A homologação de lastro de que trata o **caput** não implicará assunção de riscos, pelo poder concedente, associados à comercialização de energia pelo empreendedor e à quantidade de energia produzida pelo empreendimento.

§ 7º O poder concedente, após a regulamentação e implantação da contratação de lastro prevista no art. 3º-C, poderá promover leilões para contratação de energia ao mercado regulado sem diferenciação de empreendimentos novos ou existentes e com prazo de início de suprimento livremente estabelecido no Edital.” (NR)

“**Art. 3º-A**, Os custos decorrentes da contratação de energia de reserva de que trata o art. 3º desta Lei, contendo, dentre outros, os custos administrativos, financeiros e encargos tributários, serão rateados, conforme regulamentação, entre todos os consumidores finais de energia elétrica do Sistema Interligado Nacional - SIN, incluindo os consumidores referidos nos arts. 15 e 16 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, e no § 5º do art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, e os autoprodutores.

.....
§3º A alocação dos custos de que trata o **caput**, no caso dos autoprodutores, terá como base a parcela do consumo líquido, nos termos definidos pelo art. 16-E da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.” (NR)

“**Art. 3º-C**. O poder concedente poderá realizar, diretamente ou indiretamente, licitação para contratação de lastro necessário à confiabilidade e adequabilidade no fornecimento de energia elétrica.

§ 1º A contratação de que trata o **caput** ocorrerá por meio de centralizadora de contratos.

§ 2º O poder concedente, para fins do disposto no **caput**, estabelecerá:

- I – as diretrizes para a realização das licitações;
- II – a forma, os prazos e as condições da contratação;
- III – os produtos a serem contratados;
- IV – as formas e os mecanismos de pagamento dos produtos negociados.



SF/19758.82041-10



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

§ 3º A distinção entre usinas novas e existentes, para fins de contratação de lastro, é permitida apenas para a definição do prazo de duração dos contratos.

§ 4º Os custos da contratação de que trata o **caput**, os custos administrativos, financeiros e tributários a ela associados e os custos da representação e gestão da centralizadora de contratos serão pagos, conforme regulamento, por todos os consumidores de energia elétrica, inclusive os autoprodutores, por meio encargo tarifário cobrado com base na proporção do consumo de energia elétrica.

§ 5º A proporção do consumo de que trata o § 4º poderá ser apurada:

- I – em periodicidade horária ou inferior;
- II – considerando a localização do consumo.

§ 6º A proporção do consumo de que trata o § 4º, no caso de autoprodutores:

- I – deverá ser com base no consumo medido no ponto de carga;
- II – deverá considerar o lastro do empreendimento de autoprodução;
- III – poderá considerar, além dos parâmetros previstos no § 5º, a localização do empreendimento de autoprodução.

§ 7º O regulamento de que trata o § 4º deverá prever regra para redução da base de cálculo do encargo em função de contratos de compra de energia assinados em até 30 (trinta) meses após a entrada em vigor deste parágrafo.

§ 8º Os contratos de que trata o § 7º:

- I – deverão indicar as usinas que os respaldam; e
- II – não poderão ter duração superior:
 - a) ao prazo das outorgas das usinas de que trata o inciso I, se firmados antes da entrada em vigor deste parágrafo; e
 - b) a cinco anos, se firmados após a entrada em vigor deste parágrafo.

§ 9º A regra de redução de que trata o § 7º poderá considerar, além dos parâmetros previstos no § 5º, a localização da geração contratada.

§ 10. A centralizadora de contratos será responsável pela gestão das receitas do encargo de que trata § 4º e das despesas da contratação de que trata o **caput**.

§ 11. O poder concedente deverá estabelecer em até 24 (vinte e quatro) meses após a entrada em vigor deste parágrafo:





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

I – cronograma para a implantação da forma de contratação prevista neste artigo, não podendo o início da contratação ser posterior à data de redução a 1.000 kW do requisito mínimo de carga de que trata o art. 16 Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995;

II – as diretrizes, regras e padrões e a alocação de custos referentes à contratação de lastro; e

III – os parâmetros para definição dos montantes de lastro a serem contratados para o sistema.

§ 12. A contratação de lastro na forma deste artigo considerará usinas novas e existentes, podendo ser realizada:

I – com segmentação de produto e preços diferenciados por fonte primária de geração de energia; e

II – com a valoração, como parte do critério de seleção de empreendimentos a contratar, de atributos destinados ao atendimento de necessidades sistêmicas, admitindo-se empreendimentos híbridos, inclusive com armazenamento associado.

§ 13. Os empreendimentos cujo lastro seja contratado continuarão sendo proprietários de sua energia e capacidade de prover serviços ancilares, podendo negociar esta energia e estes serviços ancilares por sua conta e risco, desde que atendidas as obrigações referentes à venda de lastro.

§ 14. A CCEE poderá ser designada centralizadora de contratos pelo poder concedente.”

“**Art. 3º-D** O poder concedente, para fins do disposto no art. 3º-C, deverá promover a separação da contratação de lastro da separação da contratação de energia elétrica.

§ 1º A separação prevista no **caput** respeitará os contratos de que trata o § 7º do art. 3º-C, observado o disposto no § 8º do art. 3º-C.

§ 2º A contratação de energia elétrica para atendimento ao mercado regulado poderá ocorrer no mesmo processo licitatório para a contratação de lastro.

“**Art. 14.**

§ 4º A pauta das reuniões do comitê de que trata o **caput** será divulgada em sítio eletrônico da rede mundial de computadores com antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) horas de sua realização.

§ 5º As reuniões serão abertas ou transmitidas pela rede mundial de computadores, nos termos do regulamento.



SF/19758.82041-10

**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

§ 6º Os documentos e as atas das reuniões serão divulgados em até 14 dias de sua realização.” (NR)

Art. 6º A Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 1º-A.** A partir da entrada em vigor deste artigo, as concessões de geração de energia hidrelétrica alcançadas pelo art. 19 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, poderão ser prorrogadas, a critério do poder concedente, uma única vez, pelo prazo de até 30 (trinta) anos, de forma a assegurar a continuidade, a eficiência da prestação do serviço e a modicidade tarifária.

§ 1º São condições obrigatórias para a prorrogação nos termos deste artigo:

I – o pagamento de quota anual, em duodécimos, à Conta de Desenvolvimento Energético – CDE, de que trata a Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, correspondente a, no mínimo, 2/3 (dois terços) do valor estimado da concessão;

II – o pagamento pela outorga correspondente a, no máximo, 1/3 (um terço) do valor estimado da concessão;

III – a adoção da produção independente como regime de exploração, nos termos da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, inclusive, quanto às condições de extinção das outorgas e de encampação das instalações e da indenização porventura devida;

IV – a assunção do risco hidrológico pelo concessionário, vedada, após a prorrogação de que trata o **caput**, a repactuação prevista pela Lei nº 13.203, de 8 de dezembro de 2015; e

V – recálculo da garantia física, com validade a partir da data de início da prorrogação da outorga, sem qualquer limite de variação em relação à garantia física anteriormente vigente, bem como sujeição a revisões periódicas de garantia física.

§ 2º A venda de energia elétrica para os ambientes de contratação regulada e de contratação livre, na forma da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, é garantida ao titular da outorga prorrogada nos termos deste artigo.

§ 3º O Poder Executivo poderá exigir percentual mínimo de energia elétrica a ser destinada ao ambiente de contratação regulada para as concessões prorrogadas na forma deste artigo.

§ 4º O valor da concessão de que trata o § 1º deverá:

I – ser calculado a partir de metodologia definida em ato do Poder Executivo; e





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

II – considerar o valor dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou não depreciados.

§ 5º O cálculo do valor dos investimentos de que trata o inciso II do §4º utilizará como base a metodologia de valor novo de reposição, conforme critérios estabelecidos em regulamento do poder concedente.

§ 6º O disposto no art. 7º da Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998, não se aplica às outorgas de concessão prorrogadas na forma deste artigo.

§ 7º O disposto neste artigo também se aplica às concessões de geração de energia hidrelétrica destinadas à produção independente ou à autoprodução, observado o previsto no art. 2º.”

“**Art. 2º** As concessões de geração de energia hidrelétrica de que trata o art. 1º, cuja potência da usina seja superior a 5 MW (cinco megawatts) e igual ou inferior a 50 MW (cinquenta megawatts) e que não foram prorrogadas nos termos daquele artigo, poderão, a critério do poder concedente, ser prorrogadas e terem o regime de outorga convertido para autorização.

.....

§ 7º A prorrogação e a conversão de que trata o **caput** ocorrerão nos termos do art. 7º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

§ 8º O disposto nos §§ 2º e 3º deste artigo não se aplica às outorgas prorrogadas nos termos deste artigo após a entrada em vigor deste parágrafo.

§ 9º Os titulares de concessões alcançadas pelo **caput** com pedidos de prorrogação em curso poderão reapresentar o pedido de prorrogação nos termos do art. 7º da Lei nº 9.074, de 1995, em até 90 (noventa) dias a partir da publicação deste parágrafo.” (NR)

“**Art. 8º**.....

.....

§ 1º-C. Quando o prestador do serviço for pessoa jurídica sob controle direto ou indireto de Estado, do Distrito Federal ou de Município, a União outorgará contrato de concessão pelo prazo de 30 (trinta) anos associado à transferência de controle da pessoa jurídica prestadora do serviço, desde que:

I – a licitação, na modalidade de leilão ou de concorrência, seja realizada pelo controlador em até 24 (vinte e quatro meses) contados a partir da entrada em vigor deste parágrafo;



SF/19758.82041-10



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

II – a transferência de controle seja realizada em até 30 (trinta meses) contados a partir da entrada em vigor deste parágrafo.

.....

§ 2º-A. O vencedor da licitação de que trata o **caput** deverá, conforme regras e prazos a serem definidos em edital, adquirir do titular da outorga não prorrogada os bens e as instalações reversíveis vinculados à prestação do serviço por valor correspondente à parcela de investimentos não amortizados e/ou não depreciados a eles associados, valorados pela metodologia de que trata o § 2º.

§ 3º Aplica-se o disposto nos §§ 1º a 6º do art. 1º-A às outorgas decorrentes de licitações de empreendimentos de geração de que trata o **caput**, o disposto no parágrafo único do art. 6º, às concessões de transmissão, e o disposto no art. 7º, às concessões de distribuição.

.....

§ 6º A licitação de que trata o **caput** poderá utilizar os critérios estabelecidos nos incisos I e II do **caput** do art. 15 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, ou a combinação dos dois critérios, observado o disposto no § 3º deste artigo.

.....” (NR)

Art. 7º A Lei nº 13.203, de 8 de dezembro de 2015, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 1º**

.....

§ 13. É vedada a repactuação do risco hidrológico de que trata este artigo após 12 (doze) meses da entrada em vigor deste parágrafo.” (NR)

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 9º Ficam revogados:

I – da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995:

a) o § 13 do art. 4º; e

b) o § 5º do art. 15;





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

II – da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, o art. 2º-A;

III – da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, o inciso VI do **caput** do art. 13, bem como os seus §§ 10 e 11;

IV – da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, o § 7º-B do art. 2º;
e

V – da Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013:

a) os §§ 1º-A, 1º-B, 5º e 6º do art. 2º;

b) os §§ 7º, 8º e 9º do art. 8º;

c) o art. 12; e

d) o art. 13.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 232, DE 2016

Dispõe sobre o modelo comercial do setor elétrico, a portabilidade da conta de luz e as concessões de geração de energia elétrica, altera as Leis nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, nº 9.648, de 27 de maio de 1998, nº 10.847, de 15 de março de 2004, nº 10.848, de 15 de março de 2004, e nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, e a Medida Provisória nº 2.227, de 4 de setembro de 2001, e dá outras providências.

AUTORIA: Senador Cássio Cunha Lima

DESPACHO: Às Comissões de Assuntos Econômicos; de Constituição, Justiça e Cidadania; e de Serviços de Infraestrutura, cabendo à última decisão terminativa



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2016

Dispõe sobre o modelo comercial do setor elétrico, a portabilidade da conta de luz e as concessões de geração de energia elétrica, altera as Leis nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, nº 9.648, de 27 de maio de 1998, nº 10.847, de 15 de março de 2004, nº 10.848, de 15 de março de 2004, e nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, e a Medida Provisória nº 2.227, de 4 de setembro de 2001, e dá outras providências.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

DAS CONCESSÕES DE GERAÇÃO DE ENERGIA HIDRELÉTRICA

Art. 1º A partir de 1º de agosto de 2016, as concessões de geração de energia hidrelétrica com contrato de concessão vincendo e não prorrogável deverão ser objeto de licitação, nas modalidades leilão ou concorrência, pelo prazo de até 30 (trinta) anos, nos termos desta Lei e do seu regulamento.

Parágrafo único. Desde que atendidos os requisitos do edital da licitação referida no caput, o agente de geração até então responsável pela usina hidrelétrica poderá participar do certame.

Art. 2º O disposto no art. 1º não se aplica:

I – às concessões de geração de energia hidrelétrica destinadas à autoprodução e à produção independente com consumo próprio, as quais poderão ser prorrogadas, a critério do poder concedente, uma única vez, pelo prazo de até 30 (trinta) anos; e



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

II – às concessões e autorizações de geração de energia hidrelétrica referentes a empreendimentos de potência igual ou inferior a 3 MW (três megawatts), cuja outorga observará o disposto no § 9º do art. 1º da Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013.

Parágrafo único. A prorrogação das concessões de geração de energia hidrelétrica destinadas à autoprodução e à produção independente com consumo próprio deverá ser feita a título oneroso, sendo o pagamento pelo uso do bem público revertido em favor da modicidade de tarifas e preços, conforme regulamento do poder concedente.

Art. 3º A licitação das concessões de geração de energia hidrelétrica disciplinadas por esta Lei deverá assegurar:

I – a continuidade e a eficiência da prestação do serviço, bem como a modicidade de tarifas e preços;

II – a destinação dos montantes de energia e de potência associados à usina hidrelétrica aos ambientes de contratação regulada e de contratação livre;

III – a comercialização da energia proveniente da usina hidrelétrica a preços de mercado; e

IV – a redução de custos relacionados às necessidades de energia elétrica de todos os consumidores do Sistema Interligado Nacional – SIN.

CAPÍTULO II

DA LICITAÇÃO DAS CONCESSÕES DE GERAÇÃO DE ENERGIA HIDRELÉTRICA

Art. 4º As licitações das concessões de geração de energia hidrelétrica disciplinadas por esta Lei deverão ser realizadas pela Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL, que poderá promovê-las diretamente ou por intermédio da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica – CCEE, observadas as diretrizes estabelecidas pelo Ministério de Minas e Energia - MME.



SF/16985.54718-33



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

Parágrafo único. As licitações de que trata o caput terão por objeto:

I – a outorga de concessão de uso de bem público para exploração de potencial de energia hidráulica; e

II – a comercialização dos montantes de energia e de potência associados à respectiva usina hidrelétrica.

Art. 5º O edital da licitação aludida no art. 4º, sem prejuízo de demais disposições, deverá:

I – conter o valor máximo da remuneração da concessionária de geração, segundo cálculo a ser realizado pela ANEEL;

II – dispor sobre padrões mínimos de qualidade do serviço;

III – prever eventual ampliação da usina hidrelétrica;

IV – determinar a assunção dos riscos hidrológicos pela concessionária de geração;

V – tratar das garantias financeiras a serem exigidas da concessionária de geração e dos agentes compradores da energia elétrica ofertada no certame; e

VI – estabelecer os seguintes critérios de seleção de propostas:

a) critério de menor remuneração para as propostas voltadas à outorga de concessão de uso de bem público para exploração de potencial de energia hidráulica; e

b) critério de maior preço para as propostas relacionadas à aquisição de parcela dos montantes de energia e de potência associados à respectiva usina hidrelétrica.

Art. 6º O cálculo do valor máximo da remuneração da concessionária de geração a integrar o edital da licitação deverá observar, entre outros aspectos:





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

I – a gestão dos riscos hidrológicos, aplicando, quando couber, os parâmetros da repactuação do risco hidrológico estabelecidos na Lei nº 13.203, de 8 de dezembro de 2015;

II – os investimentos voltados à manutenção da capacidade de produção de energia elétrica, bem como à ampliação da usina, caso aplicável;

III – a modernização da usina hidrelétrica, a fim de alcançar a continuidade e a qualidade da geração de energia elétrica por todo o período da concessão; e

IV – a remuneração de investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados, não depreciados ou não indenizados pelo poder concedente, nos termos do art. 14.

§ 1º Deverão compor a remuneração de que trata o caput os custos incorridos com operação e manutenção, encargos, tributos e, quando couber, pagamento pelo uso dos sistemas de transmissão e distribuição.

§ 2º A ANEEL deverá submeter a audiência pública o resultado do cálculo da remuneração referida neste artigo.

Art. 7º As licitações realizadas nos termos desta Lei deverão garantir igualdade de acesso aos seguintes agentes do setor interessados na compra de energia elétrica:

I – concessionárias e permissionárias de serviço público de distribuição de energia elétrica;

II – consumidores que exercem o direito à escolha de seu fornecedor de energia elétrica no ambiente de contratação livre;

III – autoprodutores de energia elétrica;

IV – agentes comercializadores; e

V – agentes de geração de energia elétrica.





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

§ 1º Caberá à ANEEL, conforme regulamento do poder concedente, disciplinar a participação dos agentes compradores no certame, bem como os respectivos critérios para declaração de intenção de compra de energia elétrica e garantias de participação, devendo ser observada, além da disposição a pagar dos agentes compradores, a proporção dos ambientes de contratação regulada e de contratação livre.

§ 2º A proporção dos ambientes de contratação regulada e de contratação livre de que trata o § 1º deverá:

I – refletir as necessidades de energia elétrica de todos os consumidores do SIN; e

II – compensar o fato de que as cotas de garantia física de energia e de potência estabelecidas pela Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, foram alocadas somente às concessionárias e permissionárias de serviço público de distribuição de energia elétrica.

§ 3º A ANEEL deverá criar mecanismo de compensação das variações no nível de contratação das concessionárias e permissionárias de distribuição do SIN decorrentes do resultado do processo licitatório referido neste artigo.

Art. 8º Os valores correspondentes à diferença entre o preço de fechamento da negociação dos montantes de energia elétrica associados à usina hidrelétrica com concessão licitada nos termos desta Lei, e a remuneração da concessionária de geração definida ao final do certame, deverão ser destinados à redução:

I – do encargo relativo ao custo de sobrecontratação de que trata o inciso II do art. 20;

II – das quotas anuais da Conta de Desenvolvimento Energético – CDE;

III – dos pagamentos associados à prestação de serviços ancilares de energia elétrica e ao despacho de usinas termelétricas por restrições de transmissão;



SF/16986.54718-33



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

IV – dos custos relativos à contratação de energia de reserva de que trata o art. 3º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004; e

V – das tarifas de transmissão de energia elétrica aplicáveis aos consumidores do SIN;

Parágrafo único. A ANEEL deverá estabelecer, em regulamento, os critérios para operacionalizar a redução de que trata o caput.

Art. 9º Os montantes de energia e de potência associados a usina hidrelétrica com concessão licitada nos termos desta Lei deverão ser objeto de contratos bilaterais de compra e venda de energia elétrica, celebrados entre cada concessionária de geração e os agentes do setor elétrico participantes da demanda do processo licitatório de que trata o art. 4º.

§ 1º Os contratos de concessão e os contratos bilaterais de compra e venda de energia elétrica definirão as responsabilidades das partes e a alocação dos riscos decorrentes de suas atividades.

§ 2º O ponto de entrega da energia elétrica contratada será o submercado em que a usina hidrelétrica está localizada.

§ 3º As regras de comercialização deverão estabelecer mecanismo de rateio das exposições financeiras decorrentes da diferença de preços entre submercados, com vistas a mitigar os riscos de o mercado da concessionária de distribuição estar em submercado diferente da usina hidrelétrica.

§ 4º Ocorrendo excedente no montante anual de energia contratada pelas concessionárias e permissionárias de distribuição do SIN, haverá a cessão compulsória, para a concessionária ou a permissionária de distribuição com insuficiência de cobertura contratual, de Contrato de Comercialização de Energia no Ambiente Regulado – CCEAR cujo suprimento já se tenha iniciado ou venha a se iniciar até o ano de início do período de suprimento dos contratos bilaterais de compra e venda de energia elétrica referidos no caput.



SF716985.54718-33



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

Art. 10. Previamente à licitação da concessão de geração de energia hidrelétrica, o Ministério de Minas e Energia – MME deverá promover a revisão da garantia física da usina hidrelétrica.

Parágrafo único. A revisão de garantia física de que trata o caput deverá considerar, entre outros parâmetros, a série de aflúências atualizada e os indicadores de desempenho da usina verificados.

CAPÍTULO III

DA CONTRATAÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA PELAS CONCESSIONÁRIAS, PERMISSONÁRIAS E AUTORIZADAS DE SERVIÇO PÚBLICO DE DISTRIBUIÇÃO DO SISTEMA INTERLIGADO NACIONAL – SIN

Art. 11. Com vistas a obter proteção contra a volatilidade de preços, as concessionárias, as permissionárias e as autorizadas de serviço público de distribuição de energia elétrica do Sistema Interligado Nacional – SIN, sem prejuízo da contratação regulada disciplinada no art. 2º, § 2º, da Lei nº 10.848, de 2004, poderão realizar leilões específicos para compra de energia elétrica.

§ 1º Para realização do processo licitatório de que trata o caput, caberá ao agente de distribuição elaborar o edital e a minuta do contrato de compra e venda de energia elétrica, os quais deverão dispor sobre:

- I – as garantias financeiras associadas a esta contratação;
- II – os critérios de seleção dos proponentes vendedores; e
- III – o prazo de suprimento e a modalidade de contratação.

§ 2º A descentralização do processo de compra de energia elétrica promovida nos termos deste artigo poderá envolver energia elétrica associada a:

- I – empreendimentos de geração em operação comercial;
- II – empreendimentos de geração outorgados; e



SF/16985.54718-33



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

III – contratos de compra de energia elétrica que conferem lastro a agentes de geração e de comercialização.

§ 3º O agente de distribuição deverá informar ao Poder Concedente a quantidade de energia elétrica contratada nos leilões referidos no caput;

§ 4º A energia elétrica contratada nos leilões descentralizados aludidos no caput:

I – não estará sujeita aos procedimentos licitatórios estabelecidos no art. 2º da Lei nº 10.848, de 2004; e

II – não afastará a possibilidade de o agente de distribuição contratar energia elétrica proveniente de geração distribuída.

§ 5º Na definição da quantidade de energia a ser contratada nos leilões descentralizados de que trata o caput, o agente de distribuição deverá considerar os montantes de energia elétrica proveniente de novos empreendimentos de geração contratados nas licitações previstas no art. 2º da Lei nº 10.848, de 2004.

§ 6º Os contratos de compra e venda de energia elétrica decorrentes dos leilões descentralizados referidos no caput deverão ser registrados na CCEE e considerados pela ANEEL nos processos tarifários.

Art. 12. No exercício do poder regulamentar da contratação descentralizada disciplinada no art. 11, deverão ser definidos critérios de repasse dos custos dessa aquisição de energia elétrica, vedada a imposição de limites quanto ao montante de energia elétrica a ser contratado pelos agentes de distribuição nos leilões descentralizados.

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 13. No cálculo do valor máximo da remuneração da concessionária de geração referido no art. 6º, a ANEEL deverá considerar, quando houver, a parcela dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados, não depreciados ou não indenizados pelo poder concedente.



SF716985.54718-33



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

§ 1º Para realizar o cálculo do valor de remuneração dos investimentos de que trata o caput, a ANEEL deverá adotar a metodologia de valor novo de reposição, conforme critérios estabelecidos em regulamento do poder concedente.

§ 2º Os recursos oriundos da Reserva Global de Reversão – RGR, que incluem aqueles transferidos à Conta de Desenvolvimento Energético – CDE nos termos do art. 22 da Lei nº 12.783, de 2013, poderão ser utilizados para indenização, total ou parcial, das parcelas de investimentos vinculados a bens reversíveis ainda não amortizados ou não depreciados.

§ 3º As informações necessárias para o cálculo da parcela dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou não depreciados, das concessões licitadas nos termos desta Lei que não forem apresentadas pelos concessionários não serão consideradas na definição do valor máximo da remuneração.

§ 4º As informações de que trata o § 3º, quando apresentadas, serão avaliadas e ensejarão alteração dos valores de remuneração da concessionária de geração, não havendo cobertura quanto ao período em que não foram consideradas.

§ 5º O regulamento do poder concedente disporá sobre os prazos para envio das informações de que tratam os §§ 3º e 4º.

§ 6º Não incidem sobre as indenizações a que se refere este artigo a contribuição para o PIS/Pasep e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS.

Art. 14. Caso não haja concessionária de geração interessada na licitação de concessão de geração hidrelétrica disciplinada nesta Lei, o serviço será explorado por meio de órgão ou entidade da administração pública federal, até a realização de novo processo licitatório.

§ 1º Com a finalidade de assegurar a continuidade do serviço, o órgão ou entidade de que trata o caput fica autorizado a realizar a contratação temporária de pessoal imprescindível à exploração do potencial de energia hidráulica, até a contratação de nova concessionária de geração.



SF/16985.54718-33



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

§ 2º O órgão ou entidade de que trata o § 1º poderá receber recursos financeiros para assegurar a continuidade e a exploração adequada do potencial de energia hidráulica, conforme remuneração a ser estabelecida pela ANEEL.

§ 3º As obrigações contraídas pelo órgão ou entidade de que trata o caput na exploração temporária do potencial de energia hidráulica serão assumidas pela nova concessionária de geração, nos termos do edital de licitação.

§ 4º O órgão ou entidade a que se refere este artigo, além de manter registros contábeis próprios relativos à exploração do potencial de energia hidráulica, deverá prestar contas à ANEEL e efetuar os devidos acertos de contas com o poder concedente.

Art. 15. A eventual ausência de concessionária de geração interessada na licitação de concessão de geração hidrelétrica disciplinada nesta Lei não afasta a comercialização dos montantes de energia e de potência associados à respectiva usina hidrelétrica.

Parágrafo único. Para promover a comercialização dos montantes de energia e de potência de que trata o caput, aplicam-se as disposições dos arts. 7º a 9º desta Lei.

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 16. A partir de 1º de janeiro de 2017, ficam revogados os artigos 15 e 16 da Lei n. 9.074, de 7 de julho de 1995, passando, a partir de tal data, a serem fixados por esta Lei os critérios para que os consumidores realizem a opção por contratar seu fornecimento, no todo ou em parte, com qualquer concessionário, permissionário ou autorizado de energia elétrica do Sistema Interligado Nacional – SIN.

§ 1º A opção pela contratação do fornecimento de energia elétrica de que trata o caput passará a observar somente os seguintes requisitos de elegibilidade por parte dos consumidores:

I – 2.000 kW (dois mil quilowatts) de montante de uso contratado, a partir de 1º de janeiro de 2017;



SF/16985.54718-33



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

II – 1.000 kW (mil quilowatts) de montante de uso contratado, a partir de 1º de janeiro de 2018;

III – 500 kW (quinhentos quilowatts) de montante de uso contratado, a partir de 1º de janeiro de 2019; e

IV – enquadramento como unidade consumidora do Grupo A, para qualquer montante de uso contratado, a partir de 1º de janeiro de 2020.

§ 2º A fim de atingir os requisitos mínimos de montante de uso contratado definidos no § 1º, os interessados podem reunir-se em conjunto de consumidores que comunguem interesses de fato ou de direito.

Art. 17. Os requisitos de elegibilidade para os consumidores enquadrados no § 5º do art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, passarão a ser definidos por esta Lei.

§ 1º Os requisitos de elegibilidade referidos no caput serão:

I – 300 kW (trezentos quilowatts) de montante de uso contratado, a partir da data de publicação desta Lei;

II – 200 kW (duzentos quilowatts) de montante de uso contratado, a partir de 1º de janeiro de 2017;

III – 100 kW (cem quilowatts) de montante de uso contratado, a partir de 1º de janeiro de 2018; e

IV – enquadramento como unidade consumidora do Grupo A, para qualquer montante de montante de uso contratado, a partir de 1º de janeiro de 2019.

§ 2º O atendimento dos requisitos de montante de uso contratado estabelecidos no § 1º poderá ser feito mediante conjunto de consumidores reunidos por comunhão de interesses de fato ou de direito.

Art. 18. A partir de 1º de janeiro de 2020, os consumidores responsáveis por unidades consumidoras enquadradas no Grupo B poderão contratar seu fornecimento, no todo ou em parte, com qualquer



SF716985.54718-33



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

concessionário, permissionário ou autorizado de energia elétrica do Sistema Interligado Nacional – SIN que comercialize energia elétrica proveniente de empreendimento de geração enquadrado no § 5º do art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996.

Art. 19. A partir de 1º de janeiro de 2023, os consumidores responsáveis por unidades consumidoras enquadradas no Grupo B poderão contratar seu fornecimento, no todo ou em parte, com qualquer concessionário, permissionário ou autorizado de energia elétrica do Sistema Interligado Nacional – SIN.

Art. 20. Na hipótese de os consumidores aludidos nos arts. 17 a 19 desta Lei exercerem sua prerrogativa de migrar do ambiente de contratação regulada para o ambiente de contratação livre, as concessionárias e permissionárias de distribuição de energia elétrica que deixarem de fornecer energia a tais consumidores terão assegurados:

I – a redução de seus contratos de compra de energia elétrica, nos termos da regulamentação aplicável; e

II – o repasse às tarifas dos consumidores finais, via encargo, dos custos associados à sobrecontratação decorrente da migração de que trata o caput.

§ 1º A regulamentação do disposto no inciso II deste artigo estabelecerá critérios e instrumentos que assegurem:

I – o adequado tratamento dos fatores conjunturais que alteram o patamar do custo de aquisição de energia elétrica pelos agentes de distribuição;

II – o repasse da variação de custos dos contratos vinculados à sobrecontratação dos agentes de distribuição; e

III – o ajuste do nível de contratação dos agentes de distribuição.

§ 2º No caso de migração de consumidores enquadrados no § 5º do art. 26 da Lei nº 9.427, de 1996, fica vedada a redução de contratos decorrentes de leilões de empreendimentos de geração existente celebrados antes da publicação desta Lei.





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

Art. 21. Fica autorizado o Poder Concedente a propor aos concessionários de geração a rescisão bilateral dos Contratos de Compra de Energia no Ambiente Regulado - CCEARs, respeitados os respectivos prazos de financiamento e conforme regulamentação da ANEEL.

Parágrafo único: O ressarcimento aos concessionários de geração que aderirem à proposta de que trata o caput será realizado mediante a extensão de prazo da outorga vigente, limitada a quinze anos, dispondo o gerador livremente da energia.

Art. 22. Os requisitos técnicos referentes ao sistema de medição de unidade consumidora sob responsabilidade de consumidor elegível à atuação no ambiente de contratação livre, a serem estabelecidos pela ANEEL em regulamentação específica, não poderão restringir o exercício da opção de que tratam os arts. 17 a 20 desta Lei.

Art. 23. Com vistas a estimular investimentos em geração de pequeno porte que utiliza fonte renovável de energia elétrica, fica o consumidor autorizado a vender, a preços livremente negociados, eventuais excedentes de energia elétrica, conforme regulamentação da ANEEL.

§ 1º A geração de que trata o caput compreende central geradora com potência menor igual a 1 MW para fontes com base em energia hidráulica, solar, eólica, biomassa ou cogeração qualificada, conforme regulamentação da ANEEL, conectada na rede de distribuição por meio de instalações de unidades consumidoras.

§ 2º Para a geração de que trata o caput, fica estabelecido percentual de redução de 100% (cem por cento) a ser aplicado às tarifas de uso dos sistemas elétricos de distribuição, incidindo na produção e no consumo da energia gerada.

Art. 24. Os montantes de energia elétrica contratados pelos agentes de distribuição que excederem a totalidade de seus mercados, caso não venham a ser repassados a distribuidoras com insuficiência de cobertura contratual, conforme regulamentação específica, poderão ser negociados em leilões públicos, conforme disciplina a ser estabelecida pela ANEEL.

§ 1º Poderão participar dos leilões referidos no caput, como compradores:



SF/16985.54718-33



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

I – consumidores que exercem o direito à escolha de seu fornecedor de energia elétrica no ambiente de contratação livre;

II – autoprodutores de energia elétrica;

III – agentes comercializadores; e

IV – agentes de geração de energia elétrica.

§ 2º A regulamentação deverá prever os critérios de compartilhamento dos ganhos advindos da comercialização das sobras contratuais dos agentes de distribuição, segundo a comparação do preço de venda obtido no processo licitatório e do custo médio de compra de energia elétrica considerado no processo tarifário do agente de distribuição, bem como observar:

I – a negociação agregada dos excedentes de energia elétrica dos agentes de distribuição;

II – a padronização dos produtos a serem ofertados no certame;
e

III – a adoção de critério de maior preço de compra de energia elétrica para seleção das propostas.

§ 3º A negociação resultante dos leilões referidos no caput não altera as obrigações do agente de distribuição no âmbito dos contratos associados aos excedentes de energia elétrica.

§ 4º Caberá à Aneel definir o preço mínimo e o modelo de garantias financeiras de cada produto ofertado no leilão referido no caput.

Art. 25. Fica autorizada a realização de leilões específicos para contratação de capacidade de geração, a ser definida pelo Poder Concedente, com o objetivo de garantir que as necessidades de energia requeridas pelos consumidores sejam integralmente lastreadas por respaldo físico de geração.

§ 1º Os leilões a que se refere o caput serão realizados segundo parâmetros advindos do planejamento indicativo da expansão da oferta de



SF716985.54718-33



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

energia elétrica realizado pela Empresa de Pesquisa Energética – EPE, em conformidade com a política energética nacional.

§ 2º Os custos decorrentes da contratação de capacidade referida no caput serão rateados conforme critério estabelecido no art. 3º-A da Lei nº 10.848, de 2004.

§ 3º Na contratação de capacidade a que alude o caput, deverão ser observados os seguintes fatores:

I – o resultado dessa contratação deverá almejar a composição da matriz elétrica planejada;

II – a imposição de limite de custo variável de geração de usinas termelétricas e/ou tecnologia utilizada; e

III – a consideração das características técnicas de cada fonte de geração.

§ 4º A energia elétrica produzida pelo empreendimento de geração contratado por capacidade, nos termos deste artigo, será de livre disposição do vencedor da licitação.

Art. 26. Deverão participar do desenvolvimento de modelos computacionais destinados à otimização do uso dos recursos eletroenergéticos para o atendimento aos requisitos da carga representadas dos agentes setoriais de cada uma das categorias de geração, transmissão, distribuição, comercialização e consumo, a serem escolhidos entre os representantes das associações desses segmentos, conforme disciplinado em regulamento do poder concedente.

Art. 27. Na regulamentação do acesso a instalações de transmissão classificadas como integrantes da rede básica, deverá ser observado o tratamento isonômico entre os empreendimentos de geração, em especial o aspecto da destinação da energia elétrica produzida nos ambientes de contratação.

Parágrafo único. No planejamento do setor elétrico nacional, deverão ser considerados os projetos de geração voltados ao ambiente de contratação livre.



SF/16985.54718-33



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

Art. 28. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES instituirá linha de crédito destinada a financiar projetos de agentes de geração participantes do ambiente de contratação livre.

Parágrafo único. Na análise de risco efetuada pelo BNDES para a concessão do financiamento aludido no caput, deverão ser estudadas alternativas de garantias compatíveis com as especificidades da contratação desse ambiente.

Art. 29. As receitas auferidas com a aplicação de penalidades estabelecidas na Convenção de Comercialização, nas regras e nos procedimentos de comercialização deverão promover modicidade de tarifas e preços, sendo vedada a priorização dessas receitas para determinado ambiente de contratação.

Art. 30. O modelo de despacho de usinas e a formação do preço da energia elétrica no mercado de curto prazo deverá ser alterada para permitir a introdução de sistemática de oferta de preços entre os agentes do mercado de energia elétrica, conforme regulamento a ser definido pela ANEEL.

§ 1º A sistemática de oferta de preços de que trata o caput, a ser introduzida até 1º de janeiro de 2019, deverá ser implementada segundo as seguintes diretrizes:

I – operação dos reservatórios de aproveitamentos hidrelétricos que concilie segurança de suprimento e proteção comercial para os geradores hidrelétricos mediante gerenciamento do risco hidrológico;

II – definição, pelo Conselho Nacional de Política Energética – CNPE, com suporte em estudos elaborados pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico – ONS, dos níveis mínimos dos reservatórios dos aproveitamentos hidrelétricos;

III – observância aos usos consuntivos de água definidos pela Agência Nacional de Águas – ANA;

IV – prerrogativa dos geradores hidrelétricos definirem seus programas de despacho;



SF/16985.54718-33



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

V – preservação da otimização eletroenergética pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico – ONS, inclusive em usinas hidrelétricas localizadas em uma mesma cascata, e estrita observância às restrições operativas;

VI – apresentação de curvas de oferta e demanda de energia elétrica por agentes de geração, distribuição, comercializadores varejistas e consumidores integrantes do ambiente de contratação livre;

VII – processamento das propostas de oferta e de demanda de energia elétrica pela Câmara de Comercialização de Energia Elétrica – CCEE;

VIII – despacho de usinas pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico – ONS, segundo as curvas de oferta e demanda agregadas, observado o disposto no inciso V deste artigo; e

IX – existência de instrumentos de monitoramento e controle do poder de mercado dos agentes envolvidos na formação do preço do mercado de curto prazo.

§ 2º Até a introdução da sistemática de oferta de preços de que trata o caput, o preço do mercado de curto prazo será definido nos termos do § 5º do art. 1º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004.

§ 3º A sistemática de oferta de preços de que trata o caput deverá observar o funcionamento do Mecanismo de Realocação de Energia – MRE e considerar os créditos de garantia física de cada agente de geração responsável por usina hidrelétrica.

Art. 31 Todo processo decisório que implicar afetação de direitos dos agentes econômicos do setor elétrico ou dos consumidores, mediante iniciativa de projeto de lei ou, quando possível, por via administrativa, será precedido de audiência pública e de Análise de Impacto Regulatório – AIR.

Art. 32. A Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º



SF/16985.54718-33



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

.....
XIX –

XX –

XXI –

XXII – auxiliar na formulação de políticas públicas pelo Poder Concedente, inclusive mediante a apresentação de propostas voltadas à eliminação de subsídios cruzados e à revisão de subsídios tarifários que não se mostrem necessários para a correção de falhas de mercado.

.....
Art. 26.

.....
§ 5º O aproveitamento referido nos incisos I e VI do caput deste artigo, os empreendimentos com potência igual ou inferior a 3.000 kW (três mil quilowatts) e aqueles com base em fontes solar, eólica, biomassa e cogeração qualificada, conforme regulamentação da ANEEL, cuja potência injetada nos sistemas de transmissão ou distribuição seja menor ou igual a 50.000 kW (cinquenta mil quilowatts) poderão comercializar energia elétrica com consumidor ou conjunto de consumidores reunidos por comunhão de interesses de fato ou de direito, cuja carga seja maior ou igual a 500 kW (quinhentos quilowatts), independentemente dos prazos de carência constantes dos arts. 15 e 16 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, conforme regulamentação da ANEEL, podendo o fornecimento ser complementado por empreendimentos de geração associados às fontes aqui referidas, visando à garantia de suas disponibilidades energéticas, mas limitado a 49% (quarenta e nove por cento) da energia média que produzirem, sem prejuízo do previsto nos §§ 1º e 2º deste artigo.

.....” (NR)

Art. 33. O art. 2º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passa a vigorar acrescido de seu § 1º-A:

“**Art. 2º**

.....
§ 1º-A. Terão assento permanente no CNPE representantes dos agentes setoriais de cada uma das categorias de geração, transmissão, distribuição, comercialização e consumo, a serem escolhidos entre os representantes das associações desses segmentos, conforme disciplinado em regulamento do poder concedente.



SF/16986.54718-33



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

.....” (NR)

Art. 34. O art. 14 da Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“**Art. 14**

.....

§ 4º O Conselho de Administração do ONS será integrado, entre outros, por representantes dos agentes setoriais de cada uma das categorias de geração, transmissão, distribuição, comercialização e consumo, a serem escolhidos entre os representantes das associações desses segmentos, conforme disciplinado em regulamento.” (NR)

Art. 35. A Medida Provisória nº 2.227, de 4 de setembro de 2001, passa a vigorar acrescida de seu art. 1º-A:

“**Art. 1º-A** Os itens da “Parcela A” relativos a Encargos de Serviços do Sistema – ESS e aos custos com compra de energia elétrica poderão ser repassados mensalmente às tarifas dos consumidores finais, conforme regulação da ANEEL.”

Art. 36. O art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“**Art. 13**

.....

§ 13. A metodologia de rateio da CDE e as Tarifas de Uso dos Sistemas de Distribuição e de Transmissão – TUSD e TUST – que a veiculam deverão ser baseadas na proporção do uso dos sistemas de transmissão e de distribuição de energia elétrica”. (NR)

Art. 37. O art. 12 da Lei nº 10.847, de 15 de março de 2004, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“**Art. 12**

.....

XI –

XII –



SF/16985.54718-33



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

XIII – representante dos comercializadores de energia elétrica.
” (NR)

Art. 38. A Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 1º**

§ 4º

V –

VI –

VII – a redução voluntária da demanda em função do preço de curto prazo.

§ 5º

I – o disposto nos incisos I a VII do § 4º deste artigo;

§ 7º Com vistas em assegurar o adequado equilíbrio entre adequabilidade do suprimento e modicidade de tarifas e preços, o Conselho Nacional de Política Energética – CNPE proporá critérios gerais de garantia de suprimento, a serem considerados no cálculo das garantias físicas e em outros respaldos físicos para atendimento integral do consumo de energia elétrica.

§ 7º-A O cálculo das garantias físicas e dos outros respaldos físicos de que trata o § 7º deverá ser realizado para todos os empreendimentos de geração, independentemente do ambiente de contratação ao qual se vinculam.

Art. 2º As concessionárias, as permissionárias e as autorizadas de serviço público de distribuição de energia elétrica do Sistema Interligado Nacional – SIN deverão garantir o atendimento ao seu mercado, mediante contratação regulada, por meio de licitação, conforme regulamento, o qual, observadas as diretrizes estabelecidas nos parágrafos deste artigo, disporá sobre:

I – mecanismos de incentivo à contratação que conciliem modicidade tarifária, garantia de suprimento e otimização do uso dos recursos eletroenergéticos;

§ 5º-A Na contratação de energia proveniente de novos empreendimentos de geração e de fontes alternativas, a seleção dos



SF/16985.54718-33



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

projetos de geração deverá considerar os seguintes atributos técnicos que favorecem a garantia de suprimento e a otimização do uso dos recursos eletroenergéticos:

- I – flexibilidade de despacho;
- II – complementaridade energética;
- III – capacidade de atendimento às necessidades de potência do SIN;
- IV – proximidade da usina dos centros de carga; e
- V – emissões de gás carbônico e CO2 equivalente.

.....
Art. 3º

.....
 § 2º No edital de licitação para novos empreendimentos de geração, deverão constar os percentuais de energia a serem destinados aos ambientes de contratação regulada e de contratação livre.

§ 2º-A A cada leilão, deverá ser apurada a proporção dos ambientes de contratação regulada e contratação livre no ano de sua realização, a fim de destinar-lhes percentuais de energia compatíveis com sua representatividade.

§ 2º-B Nos leilões a que alude o § 2º deste artigo, não deverá haver distinção no preço de venda direcionado aos agentes que atuam nos ambientes de contratação regulada e de contratação livre, exceto na hipótese de negociação de contratos com diferentes prazos de suprimento.

.....
Art. 4º

.....
 § 1º-A Os consumidores que atuam no ambiente de contratação livre poderão ser representados na CCEE por comercializadores.

.....
Art. 14

.....
 § 1º Integram o CMSE, de forma permanente, representantes das entidades responsáveis pelo planejamento da expansão, pela operação eletroenergética dos sistemas elétricos, pela administração da comercialização de energia elétrica, pela regulação do setor elétrico nacional, bem como representantes de agentes setoriais de cada uma das categorias de geração, distribuição, transmissão, comercialização e consumo, a serem escolhidos entre os



SF/16985.54718-33



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

representantes das associações desses segmentos, conforme disciplinado em regulamento.

.....
 § 4º As reuniões do CMSE deverão ter pauta definida e ser públicas, com transmissão ao vivo feita pela rede mundial de computadores.” (NR)

Art. 39. A Tarifa de uso do Sistema de Distribuição (TUSD) aplicável a consumidores e alta e baixa tensão poderá ser estabelecida com componentes aplicáveis ao consumo de energia elétrica e/ou demanda de potência ativa, de acordo com a modalidade de fornecimento, conforme regulamentação da ANEEL.

Art. 40. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 41. Ficam revogados:

I - os §§ 3º e 13 do art. 2º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004; e

II - o art. 2º da Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, em seu art. 15, § 3º, estabeleceu que, a partir de 2003, o Poder Executivo poderia reduzir a exigência de carga de 3.000 kW para que um consumidor de energia elétrica escolha livremente o fornecedor junto ao qual contratará sua compra de energia elétrica. Como o Poder Executivo não fez uso dessa prerrogativa, atualmente somente consumidores de energia elétrica com carga igual ou superior a 3.000 kW podem usufruir dessa grande vantagem.

Há, ainda, um outro grupo de consumidores, denominados especiais, que tem alguma liberdade para escolha do agente junto ao qual contratará sua compra de energia elétrica. Conforme o art. 26, § 5º, da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, empreendimentos hidrelétricos de potência inferior a 50.000 kW e aqueles com base em fontes solar, eólica e biomassa cuja potência injetada nos sistemas de transmissão ou distribuição seja menor ou igual a 50.000 kW podem comercializar energia elétrica com



SF/16985.54718-33



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

consumidor ou conjunto de consumidores reunidos por comunhão de interesses de fato ou de direito com carga maior que 500 kW. Assim, consumidores com carga entre 500 kW e 3.000 kW podem firmar contratos de fornecedor de energia elétrica desde que gerada pelos empreendimentos citados.

O grupo de consumidores com carga inferior a 500 kW, a grande maioria das residências brasileiras, não tem qualquer liberdade para escolher o fornecedor junto ao qual contratará sua compra de energia elétrica. Não podem, portanto, usar de uma importante ferramenta para reduzir o preço de um bem ou serviço: a liberdade de escolha.

A liberdade de escolha aumenta a concorrência entre as empresas, o que reduz o preço e a qualidade do bem ou serviço prestado. Trata-se de algo que deve ser incentivado, em todos os setores. Não podemos retirar do consumidor esse direito, principalmente no setor de energia elétrica, que fornece um importante item para o bem-estar da população brasileira.

No setor de energia elétrica, a importância da liberdade de escolha é evidenciada no fato de que, em geral, o preço da energia elétrica no mercado livre é inferior ao praticado no mercado regulado e contratos formatados segundo as necessidades de quem compra e de quem vende. Via de regra, os consumidores que decidem junto a qual agente contratarão a energia elétrica de que necessitam pagam um preço menor do que aquele pago pelas distribuidoras de energia elétrica que atendem os consumidores com carga inferior a 500 kW. É preciso garantir a todos esse benefício.

Dessa forma, propomos reduzir, gradualmente, os limites de carga para que os consumidores de energia elétrica possam escolher livremente o fornecedor junto ao qual contratarão o fornecimento de energia elétrica.

A liberdade de escolha permitirá, por exemplo, que o consumidor ajuste o seu consumo de energia elétrica para ter uma fatura menor. Isso porque fornecedor e consumidor poderão negociar preços diferentes para o consumo durante o dia, o que hoje não é possível.

Esse arranjo também possibilitará que as distribuidoras de energia elétrica, que continuarão importantes para atender principalmente os



SF716985.54718-33



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

consumidores de pequeno e médio portes, se concentrem no seu verdadeiro negócio: distribuir energia elétrica. Problemas de déficit de contratação, presentes nos últimos anos, e de excesso de contratação, como atualmente, não mais ocorrerão.

Para implantar esse importante aperfeiçoamento legislativo, várias mudanças nas regras aplicadas às concessões vincendas usinas hidrelétricas são necessárias. Atualmente, a Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, condiciona a prorrogação de suas concessões ao direcionamento de toda a energia elétrica gerada para o mercado regulado. Assim, propomos a licitação como regra para essas concessões e que a energia elétrica gerada seja comercializada nos mercados livre e regulado.

Sabemos que a ampliação do mercado livre somente pode ocorrer se as distribuidoras forem blindadas quanto a eventual excesso de contratação decorrente da migração para o mercado livre e a expansão da oferta de energia elétrica não for colocada em risco. Dessa forma, no primeiro caso, propomos que eventuais custos das distribuidoras com sobras de energia elétrica decorrente da migração para o mercado livre sejam rateados entre todos os consumidores e, no segundo caso, que seja possível contratar o lastro em separado da energia elétrica e que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES institua linha de crédito destinada a financiar projetos de agentes de geração participantes do mercado livre.

Também nos preocupamos que a licitação das usinas com concessões vincendas não distorça os preços de energia elétrica. Por isso, propomos que o valor a ser pago a título de outorga seja um dos critérios de licitação e que os recursos decorrentes sejam direcionados a reduzir encargos, subsídios e custos do setor elétrico, como o eventual custo das distribuidoras com sobras de energia elétrica decorrente da migração para o mercado livre.

A fim de privilegiar a nossa indústria, propomos ainda que as concessões de geração de energia hidrelétrica destinadas à autoprodução e à produção independente com consumo próprio possam ser prorrogadas pelo prazo de até 30 (trinta), ou seja, não sejam licitadas.

Considerando a importância de descentralizar a compra de energia elétrica pelas empresas de distribuição, sugerimos a criação dos



SF716985.54718-33



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

leilões descentralizados. Com isso, o Poder Executivo poderá reduzir a quantidade de energia elétrica adquirida nos chamados leilões centralizados.

Por fim, propomos: o despacho por oferta de preços; o aumento da transparência e da participação de importantes agentes do setor elétrico em órgãos decisórios, tais como o Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico; a possibilidade de o consumidor vender energia elétrica; a elevação para 100% do desconto na Tarifa de Uso do Sistema de Distribuição (TUSD) para centrais geradoras com potência menor igual a 1 MW para fontes com base em energia hidráulica, solar, eólica, biomassa ou cogeração qualificada e conectadas à rede de distribuição por meio de instalações de unidades consumidoras; e a extensão aos consumidores de baixa tensão da possibilidade de a TUSD ser estabelecida com componentes aplicáveis ao consumo de energia elétrica e demanda de potência ativa.

Vislumbramos que as medidas constantes do presente PLS proporcionarão reduções nos preços e nas tarifas de energia elétrica, contribuindo, assim, para o aumento da renda real dos consumidores, do emprego, da competitividade e da atividade produtiva.

Sala das Sessões,

Senador CÁSSIO CUNHA LIMA



SF/16985.54718-33

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 9.074, de 7 de Julho de 1995 - 9074/95
artigo 15
artigo 16
- Lei nº 9.427, de 26 de Dezembro de 1996 - 9427/96
parágrafo 5º do artigo 26
- Lei nº 9.478, de 6 de Agosto de 1997 - LEI DO PETROLEO - 9478/97
artigo 2º
- Lei nº 9.648, de 27 de Maio de 1998 - 9648/98
artigo 14
- Lei nº 10.438, de 26 de Abril de 2002 - 10438/02
artigo 13
- Lei nº 10.847, de 15 de Março de 2004 - 10847/04
artigo 12
- Lei nº 10.848, de 15 de Março de 2004 - 10848/04
parágrafo 5º do artigo 1º
artigo 2º
parágrafo 2º do artigo 2º
parágrafo 3º do artigo 2º
parágrafo 13 do artigo 2º
artigo 3º
artigo 3º-
- Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013 - 12783/13
parágrafo 9º do artigo 1º
artigo 2º
artigo 22
- Lei nº 13.203, de 08 de dezembro de 2015 - 13203/15
Medida Provisória nº 2.227, de 4 de Setembro de 2001 - 2227/01



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **EDUARDO GOMES**

PLS 232/2016
00002

EMENDA Nº _____
(AO PLS 232/2016)

Dê-se aos §§ 10 e 11 do art. 3º da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, na forma do art. 2º da Emenda nº 1-CAE (SUBSTITUTIVO) ao PLC nº 232, de 2016, a seguinte redação:

“**Art. 3º**

§ 10. Até 60 (sessenta) meses após a entrada em vigor deste parágrafo, a tarifa pelo uso da rede de distribuição e transmissão para os consumidores com geração própria de qualquer porte que injete energia elétrica na rede elétrica de distribuição, independentemente da tensão de fornecimento, não poderá ser cobrada em Reais por unidade de energia elétrica consumida.

§ 11. A vedação de que trata o § 10 não se aplica:

I - aos componentes tarifários de perdas, inadimplência e encargos setoriais.

II – aos consumidores submetidos à aplicação de modalidades tarifárias caracterizadas pelo pagamento de tarifas de consumo de energia elétrica e de demanda de potência.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa garantir que o autoprodutor conectado na média ou alta tensão continuará a gozar da liberdade de escolher qual modalidade tarifária (azul ou verde) melhor atende suas necessidades, sem que isso acarrete prejuízo às distribuidoras ou demais consumidores.

Conforme o modelo tarifário vigente os consumidores livres e autoprodutores conectados na média ou alta tensão, estão inseridos em um sistema de tarifas binômias. Desta forma, a contração de demanda (KW) é mandatória para estes agentes e pode ser feita de duas formas:



SF/19291.80284-10



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **EDUARDO GOMES**

- I. Um valor de demanda único, independente de posto tarifário (tarifa verde)
- II. Dois valores de demanda, um para o período de ponta e outro para o período fora ponta (tarifa azul)

Assim, autoprodutores e consumidores livres por meio de simulações envolvendo a potência das máquinas instaladas e suas curvas de carga determinam qual modalidade tarifária ideal para o perfil de consumo da empresa.

Dessa forma, a restrição inserida pelos §§ 10 e 11 do Art. 3º da Lei 9.427/1996 não deveria impactar autoprodutores de média e alta tensão, uma vez que isto traria a extinção da modalidade tarifária verde para o autoprodutor (parcela do Fio B é faturado de forma volumétrica). Isto certamente imputaria ineficiência de custos a estas empresas sem nenhuma contrapartida que a justifique.

Sala das Sessões,

Senador **EDUARDO GOMES**



SF/19291.80284-10



PLS 232/2016
00003

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **EDUARDO GOMES**

EMENDA Nº _____
(AO PLS 232/2016)

Acrescente-se, onde couber, o seguinte artigo:

Art. X. O art. 4º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 4º

§ 8º Ficam autorizadas as modificações da convenção de comercialização e do estatuto social da CCEE com vistas a excluir a obrigatoriedade do mecanismo da arbitragem.”
(NR).

JUSTIFICAÇÃO

Os parágrafos 5º e 6º do artigo 4º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, obrigam os agentes participantes da CCEE a resolverem as eventuais divergências por meio do mecanismo e da convenção de arbitragem.

Diante das dificuldades encontradas ao longo dos últimos 13 anos e como o setor elétrico trata de assuntos específicos e técnicos, a experiência demonstrou que a solução por arbitragem pode não ser a ideal.

Assim, sugere-se com a proposta de emenda, que possa ser retirada essa obrigação, para que os agentes possam ter a oportunidade de escolha do processo de resolução de divergências, por arbitragem ou por via judicial.

Sala das Sessões,

Senador **EDUARDO GOMES**



SF/19714.59158-04



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **EDUARDO GOMES**

PLS 232/2016
00004

EMENDA Nº _____
(AO PLS 232/2016)

Inclua-se, onde couber, os seguintes artigos:

Art. X O art. 4º-A da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 4º-A** Os concessionários de geração de aproveitamentos hidrelétricos outorgados até 15 de março de 2004 que não entrarem em operação até 30 de junho de 2013 poderão requerer a rescisão de seus contratos de concessão, sendo-lhes assegurado, no que couber:

.....
§3º O pedido de rescisão de que trata o *caput* deverá ser apresentado em até 180 (cento e oitenta) dias, contados da data de entrada em vigor deste parágrafo.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda vem corrigir o prazo, estabelecido pela Lei 12.839, de 9 de julho de 2013, para rescisão dos contratos de concessão daquelas usinas outorgadas até 15 de março de 2004 que não entraram em operação até 30 de junho de 2013.

A Lei 12.839/2013 trouxe em seu artigo 13 o prazo de 30 dias para rescindir os contratos e, logo em seguida, foi editada a Portaria MME n. 243, de 12/07/2013, que passou a estabelecer que o prazo para o pedido de rescisão seria até o dia 09 de agosto de 2013, ou seja, de apenas 28 (vinte e oito) dias, facultando o encerramento dos contratos por inadimplemento do Poder Público, porém sem permitir uma adequada avaliação pelos concessionários das implicações da rescisão de tais contratos, tendo em vista tratar-se de concessões de mais de 10 anos (em alguns casos, mais de 25 anos).

Tal prazo carece de alteração, pois, como mencionado, compreende concessões de longa data, o que por si só afasta a urgência do prazo imposto pela Portaria MME n.



SF/19111.85963-76



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **EDUARDO GOMES**

243/2013, pelo que se pressupõe que a alteração desse prazo não configura prejuízo algum para o Poder Público.

Além disso, a reversão de tais concessões à União pode permitir a destinação de tais projetos a novos processos licitatórios, em moldes mais adequados à atual realidade regulatória e à demanda do Setor Elétrico Brasileiro.

Diante do exposto e tendo em vista a importância de que se reveste esta proposta, gostaria de poder contar com o apoio do nobre Relator para a aprovação e incorporação desta Emenda.

Sala das Sessões,

Senador **EDUARDO GOMES**



SF/19111.85963-76



PLS 232/2016
00005

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **EDUARDO GOMES**

EMENDA Nº _____
(AO PLS 232/2016)

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo:

Art. X O art. 2º da Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 2º**

§7º Não se aplica o disposto nos §§ 2º e 3º às concessões prorrogadas nos termos deste artigo após a entrada em vigor deste parágrafo.”

JUSTIFICAÇÃO

Os parágrafos 2º e 3º do artigo 2º da Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, interferem no mercado de energia elétrica ao proibir a comercialização de excedentes pelos autoprodutores das usinas hidrelétricas até 50 MW cujas concessões foram prorrogadas.

Cabe ressaltar que a venda de excedentes pelos autoprodutores é uma ferramenta indispensável para mitigação de riscos da indústria, além promover eficiência alocativa e aumento da liquidez dos contratos de compra e venda de energia. Dessa forma, os §§ 2º e 3º do Art. 2º da Lei 12.783/2013 impedem que empresas autoprodutoras acessem livremente o mercado de energia, sem nenhuma contrapartida que justifique.

Por essa razão, apresento a presente emenda e peço apoio dos demais parlamentares para sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador **EDUARDO GOMES**



SF/19924.63459-01



PLS 232/2016
00006

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Eduardo Gomes

EMENDA Nº - CI
(ao PLS nº 232, de 2016)



SF/19455.55409-30

Dê-se ao art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, na forma do art. 4º da Emenda nº 1-CAE (SUBSTITUTIVO) ao PLS nº 232, de 2016, a seguinte redação:

Art. 13.

.....

§ 1º

.....

V – das quotas anuais pagas por concessionárias de geração de energia elétrica, segundo a forma e os valores definidos nos respectivos contratos de concessão.

.....

§ 3º-B. A partir de 1º de janeiro de 2030, o rateio das quotas anuais da CDE de que trata o inciso I do § 1º deverá ser proporcional ao mercado consumidor de energia elétrica atendido pelos concessionários e pelos permissionários de distribuição e de transmissão, expresso em MWh.

§ 3º-C. De 1º de janeiro de 2017 até 31 de dezembro de 2029, a proporção do rateio das quotas anuais da CDE de que trata o inciso I do § 1º deverá ajustar-se gradual e uniformemente para atingir aquela prevista no § 3º-B.

§ 3º-D. A partir de 1º de janeiro de 2030, o custo do encargo tarifário por MWh das quotas anuais da CDE de que trata o inciso I do § 1º pagas pelos consumidores atendidos em nível de tensão igual ou superior a 69 kV será 1/3 (um terço) daquele pago pelos consumidores atendidos em nível de tensão inferior a 2,3 kV.

§ 3º-E. A partir de 1º de janeiro de 2030, o custo do encargo tarifário por MWh das quotas anuais da CDE de que trata o inciso I do § 1º pagas pelos consumidores atendidos em nível de tensão igual ou superior a 2,3 kV e inferior a 69 kV será 2/3 (dois terços) daquele

pago pelos consumidores atendidos em nível de tensão inferior a 2,3 kV.

§ 3º-F. De 1º de janeiro de 2017 até 31 de dezembro de 2029, o custo do encargo tarifário por MWh das quotas anuais da CDE de que trata o inciso I do § 1º deverá ajustar-se gradual e uniformemente para atingir as proporções previstas nos §§ 3º-D e 3º-E.

§ 3º-G. A partir de 1º de janeiro de 2017, o consumidor beneficiado pela Tarifa Social de Energia Elétrica ficará isento do pagamento das quotas anuais da CDE de que trata o inciso I do § 1º.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Substitutivo ao Projeto de Lei nº 232, de 2016, altera o art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, para incluir, entre as fontes de receita da Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), as quotas pagas por concessionárias de geração de energia elétrica que possuem essa obrigação estabelecida em contrato.

Contudo, além desse correto ajuste no art. 13 da Lei nº 10.438, de 2016, é preciso que façamos outros dois a ele associados.

Em primeiro lugar, é pertinente explicitar que o pagamento das quotas de CDE pelos agentes de geração em questão se dará na forma e nos valores estipulados pelo contrato de concessão.

Em segundo lugar, devemos deixar claro que a proporcionalidade das quotas prevista no § 3º do art. 13 da Lei nº 10.438, de 2002, observada a convergência determinada pelos §§ 3º-A a 3º-H e a exclusão estabelecida pelo § 3º-G, se aplica apenas às quotas pagas pelos consumidores, já que aquelas pagas pelos geradores terão valor e forma de pagamento definidos no contrato de concessão.

Esperamos apoio dos membros da Comissão de Serviços de Infraestrutura para promovermos este importante ajuste no PLS nº 232, de 2016.

Sala da Comissão,

Senador EDUARDO GOMES





PLS 232/2016
00007

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lucas Barreto

EMENDA Nº – CI
(ao PLS nº 232, de 2016)

Acresça-se, no Projeto de Lei do Senado nº 232, de 2016, onde couber, artigo com a seguinte redação:

Art. A Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.8º.....

.....

§ 1º-C Quando o prestador do serviço for pessoa jurídica sob controle direto ou indireto de Estado, do Distrito Federal ou de Município, a União outorgará contrato de concessão pelo prazo de 30 (trinta) anos associado à transferência de controle da pessoa jurídica prestadora do serviço, desde que:

I – a licitação, na modalidade de leilão ou de concorrência, seja realizada pelo controlador até 31 de dezembro de 2020;

II – a transferência de controle seja realizada até 30 de abril de 2021.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O art. 8º da Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, com as alterações promovidas pela Lei nº 13.360, de 17 de novembro de 2016 (Conversão da Medida Provisória nº 735, de 2016) instituiu a possibilidade de que as concessões de distribuição de energia fossem licitadas conjuntamente, **até 28/02/2018**, e a **transferência do controle acionário** das estatais sob o controle dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios **ocorresse até 30/06/2018**.



SF/19246.07033-41



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lucas Barreto

A prerrogativa citada só foi possibilitada aos Estados, Distrito Federal e Municípios na conversão da Medida Provisória nº 735, de 2016, na Lei nº 13.360, de 17 de novembro de 2016 que alterou a Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, incluindo, dentre outros dispositivos, os parágrafos 1º-A ao 1º-D no art. 8º.

Em síntese, a alteração dos prazos do §1º-C, do art. 8º, da Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, visa efetivamente possibilitar que as estatais, como concessionárias ou mesmo como prestadoras designadas, possam efetivamente licitar a transferência do controle das ações de suas empresas concomitantemente com a concessão de distribuição de energia, procedimento adotado pela União em suas estatais do setor.

Esta previsão objetiva, em primeiro lugar, dar tratamento igualitário ao procedimento adotado pela União na licitação das concessões dos Estados do Norte e Nordeste onde as empresas de distribuição da Eletrobrás (federais) atuavam; nestes Entes Federativos, as licitações ocorreram de maneira conjunta.

Nesse sentido, a presente Emenda visa evitar prejuízos com a liquidação das estatais que atuam há décadas a frente do serviço de distribuição de energia nos Estados, Distrito Federal e Municípios. Caso a licitação conjunta não seja possibilitada poderão ocorrer demissões em massa e assunção dos seus passivos – originários, em sua maioria, da execução do serviço até a atualidade – pela Administração Direta, cujos impactos estimados podem ser severos.

A regulamentação da licitação conjunta ocorreu através do Decreto nº 9.192, de 06 de novembro de 2017, um ano após a aprovação da Lei nº 13.360, de 2016 e apenas cerca de três meses antes do prazo final, expirado em 28/02/2018, o que restou inviabilizada, de fato, a utilização da prerrogativa por parte dos Estados, Distrito Federal e Municípios.

Na tentativa de promover a transferência de todas as concessionárias de energia sob seu controle, a União editou o PL nº 10.332, de 2018, rejeitado no Senado Federal, em 16/10/2018, além da caducidade das Medidas Provisórias nºs



SF19246.07033-41



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lucas Barreto

855, de 2018 e 879, de 2019, por não terem sido aprovadas nos Plenários da Câmara e do Senado.

Dessa forma, faz-se necessário proceder nova alteração à Lei nº 12.783, de 11 de Janeiro de 2013, visando efetivamente oportunizar aos Estados, Distrito Federal e Municípios a utilização das prerrogativas relatadas, **para que a União proceda à licitação conjunta da concessão de energia elétrica associada à transferência do controle acionário das empresas sob controle dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios,** projetando-se as datas e propondo-se a **Emenda ao Projeto de Lei do Senado nº 232, de 2016,** alterando a Lei nº 12.783, de 2013.

Por tratar-se de medida de elevado e urgente interesse público, rogamos o apoio dos dignos Pares para a aprovação da presente Emenda.

Sala da Comissão,

Senador LUCAS BARRETO
PSD-AP



SF19246.07033-41



PLS 232/2016
00008

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Eduardo Gomes

EMENDA Nº - CI
(ao PLS nº 232, de 2016)



SF/19351.55040-10

Dê-se ao art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, na forma do art. 2º da Emenda nº 1-CAE (SUBSTITUTIVO) ao PLS nº 232, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 26.

§ 1º-C

I – não serão aplicados aos empreendimentos após o fim do prazo de vigência constante das suas outorgas em vigor, em prorrogações de suas outorgas e em alterações de suas outorgas decorrentes da ampliação da capacidade instalada; e

II – serão aplicados aos empreendimentos que solicitem a outorga em até 18 (dezoito) meses após a entrada em vigor deste inciso e que iniciem a operação de todas as suas unidades geradoras no prazo de até 48 (quarenta e oito) meses a partir da data de outorga.

§ 1º-D. O Poder Executivo deverá apresentar plano para a valorização dos benefícios ambientais relacionados às fontes de energia com baixa emissão de carbono em até 18 (dezoito) meses após a entrada em vigor deste parágrafo.

§ 1º-E. A valorização de que trata o § 1º-D não será aplicada aos empreendimentos alcançados pelos §§ 1º, 1º-A e 1º-B e outorgados até 18 (dezoito) meses após a entrada em vigor deste parágrafo.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Emenda nº 1-CAE (SUBSTITUTIVO) ao PLS nº 232, de 2016, para enfrentar os crescentes subsídios às fontes alternativas de geração, estabelece a substituição dos descontos nas tarifas de uso das redes de transmissão (TUST) e de distribuição (TUSD) por um instrumento que valorize os benefícios ambientais dessas fontes. Para tanto, em homenagem à previsibilidade das regras, a Emenda prevê um período de transição, considerando, corretamente, que há projetos em andamento que não poderiam ser penalizados com uma mudança drástica na política de incentivos.

Nesse contexto, alinhado com o princípio da previsibilidade de regras, um importante sinal para a expansão da geração de energia elétrica, entendemos que é necessário um aperfeiçoamento no dispositivo da Emenda nº 1-CAE (SUBSTITUTIVO) ao PLS nº 232, de 2016, que trata da substituição dos descontos na TUST e na TUSD pelo instrumento de valorização dos benefícios ambientais.

A Emenda nº 1-CAE (SUBSTITUTIVO) ao PLS nº 232, de 2016, prevê que empreendimentos outorgados em até 30 meses após a entrada em vigor da Lei terão direito aos descontos na TUST e na TUSD. Entretanto, esse prazo não contempla adequadamente as pequenas centrais hidrelétricas (PCH), em virtude do rito aplicado ao processo de outorga. Ademais, os empreendedores de todas as fontes podem ser penalizados em caso de demora no processo de outorga. Ou seja, há risco de efeitos contrários aos desejados pela Emenda.

Dessa forma, consideramos que o melhor arranjo é estabelecer o período de transição tendo como marco a entrada do pedido de outorga e a entrada em operação dos empreendimentos.

Esta caracterização mais exata sobre o regime de incentivos de empreendimentos futuros é fundamental para minimizar a insegurança quanto ao retorno dos projetos que estarão próximos à fase de outorga durante a transição entre os dois regimes, afastando a retração de investimentos neste período. Por isso, entendemos que a proposta materializada nesta Emenda aplica incentivos econômicos corretos para que não haja uma ruptura no ciclo de expansão de geração renovável e está totalmente em consonância com os princípios balizadores da Emenda nº 1-CAE (SUBSTITUTIVO) ao PLS nº 232, de 2016.



Sala da Comissão,

Senador EDUARDO GOMES





PLS 232/2016
00009

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Eduardo Gomes

EMENDA Nº - CI
(ao PLS nº 232, de 2016)



SF/19998.86304-41

Acrescente-se, onde couberem, os seguintes artigos ao Projeto de Lei do Senado nº 232, de 2016:

Art. X A Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 4º**

§ 14. As autorizações para exploração de aproveitamento hidráulico de potência maior que 5 MW (cinco megawatts) e inferior ou igual a 50 MW (cinquenta megawatts) terão prazo de até trinta e cinco anos.

§ 15. A critério do poder concedente, as autorizações de que trata o § 14 poderão ser prorrogadas por trinta anos, desde que atendidas as seguintes condições:

I – recolhimento da Compensação Financeira pela Utilização de Recursos Hídricos (CFURH), de que trata a Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, em valor correspondente a três vezes àquele estabelecido pelo art. 17 da Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998;

II – estejam em operação comercial ou em condições de retorno ao estado operacional;

III – submissão aos padrões de qualidade fixados pelo Poder Executivo.

§ 16. O valor da CFURH, recolhido na forma do inciso I do § 15, será:

I – devido a partir da prorrogação da outorga;

II – rateado na seguinte proporção:

a) 1/3 (um terço) nos termos do art. 17 da Lei nº 9.648, de 1998; e

b) 2/3 (dois terços) para os municípios em que estão localizados o aproveitamento hidráulico com outorga prorrogada.

§ 17. O poder concedente informará ao titular da outorga as condições para a prorrogação:

I – em até 24 (vinte e quatro) meses antes do final do prazo da outorga; ou

II – em período inferior ao prazo do inciso I, caso o prazo remanescente da outorga na data de entrada em vigor do § 15 seja inferior a dois anos.

§ 18. O titular da outorga deverá se manifestar em até 180 (cento e oitenta) dias quanto ao interesse pela prorrogação da outorga, contados a partir da publicação das condições para a prorrogação.

§ 19. O poder concedente instaurará processo licitatório para outorgar a novo titular a exploração do aproveitamento em caso:

I – de não haver manifestação de interesse do titular da outorga em sua prorrogação no prazo estabelecido no § 18; e

II – haja interesse na continuidade da operação do empreendimento.

§ 20. A licitação de que trata o § 19 deverá observar os dispostos nos:

I – inciso I do § 15 deste artigo; e

II – § 5º do art. 28 desta Lei.

§ 21. Os titulares de autorizações com pedidos de prorrogação em curso poderão reapresentar o pedido de prorrogação nos termos desse artigo em até 90 (noventa) dias a partir da publicação deste artigo. ” (NR)

Art. Y O art. 2º da Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 2º** As concessões de geração de energia hidrelétrica de que trata o art. 1º, cuja potência da usina seja superior a 5 MW (cinco megawatts) e igual ou inferior a 50 MW (cinquenta megawatts) e que não foram prorrogadas nos termos daquele artigo, poderão, a critério do Poder Concedente, ser prorrogadas e terem o regime de outorga convertido para autorização, nos termos dos §§ 14 a 18 do art. 4º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

.....



§ 7º O disposto nos §§ 2º e 3º não se aplica às outorgas prorrogadas nos termos deste artigo após a entrada em vigor deste parágrafo.

§ 8º Os titulares de concessões alcançadas pelo **caput** com pedidos de prorrogação em curso poderão reapresentar o pedido de prorrogação nos termos dos §§ 14 a 18 do art. 4º da Lei nº 9.074, de 1995, em até 90 (noventa) dias a partir da publicação deste parágrafo.” (NR)

Art. Z Ficam revogados os §§ 1º-A, 1º-B, 5º e 6º do art. 2º da Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 13.360, de 17 de novembro de 2016, por meio de alteração na Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, permitiu que o poder concedente prorrogasse, de forma onerosa, concessões e autorizações de usinas hidrelétricas com capacidade entre 5 e 50 MW.

Como contrapartida à prorrogação da outorga, foi estabelecido que o titular do empreendimento hidrelétrico recolhesse Compensação Financeira pelo Uso dos Recursos Hídricos (CFURH) e pagasse pelo Uso do Bem Público (UBP).

A CFURH, conforme o art. 17 da Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998, tem seu valor fixado em 7% sobre o valor da energia elétrica produzida. Por sua vez, o valor de UBP a ser pago como condicionante à prorrogação em questão ainda não possui regra de cálculo definida, passados quase três anos da publicação da Lei nº 13.360, de 2017. A tarefa de calcular o valor de UBP a ser pago pelos interessados na prorrogação foi delegada pelo Poder Executivo à Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL). Nesse processo, foram propostas metodologias que conduziam a elevados valores de UBP, o que, na prática, inviabilizaria a prorrogação prevista pela Lei nº 13.360, de 2016.

Ao longo desse imbróglio no âmbito regulatório, diversas usinas atingiram o vencimento de sua outorga e continuam sendo operadas pelos antigos titulares das outorgas. E o fazem sem conhecerem os reais custos de produção e sem pagarem UBP. Cabe destacar que muitas dessas usinas não possuem sequer valor econômico para uma eventual licitação, uma vez que estão localizadas em sistemas isolados, tendo utilidade apenas quando cumprem o papel de fonte de suprimento energético de plantas industriais próximas.



A demora de quase três anos na regulamentação do valor de UBP a ser pago como condicionante da prorrogação ilustra que a regra vigente não é adequada. Precisamos rapidamente mudar esse cenário, que penaliza as empresas que operam as usinas e, em consequência, a geração de emprego e renda.

Visando a solucionar esse problema, a presente emenda propõe (i) a obrigação de recolhimento de valor correspondente a três vezes a CFURH calculada na forma da Lei nº 7.990, de 1989, e (ii) a exclusão do dever de pagamento de UBP. É preciso lembrar que a regra atual determina o recolhimento de apenas metade da CFURH. A proposta em tela, apesar de eliminar o pagamento de UBP, prevê o recolhimento de três vezes a CFURH.

As mudanças legais sugeridas retiram a discricionariedade que há nas discussões sobre a metodologia de cálculo do valor a ser pago de UBP, trazendo maior segurança, previsibilidade e estabilidade jurídica e regulatória ao empreendedor no processo decisório acerca da prorrogação. Ademais, ofertamos aos nossos municípios, aos estados e à União, tão carente de recursos, uma fonte adicional de receita, permitindo que melhorem os serviços públicos disponíveis à população.

Acerca da CFURH, é pertinente enfatizar que uma parte será reatada na forma da Lei nº 7.990, de 1989, beneficiando a União, estados e municípios, e a outra será destinada exclusivamente aos municípios afetados pelas usinas hidrelétricas.

Sala da Comissão,

Senador **EDUARDO GOMES**
MDB-TO





PLS 232/2016
00010

SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Telmário Mota

EMENDA Nº - CI
(ao PLS nº 232, de 2016)



SF/19806.99385-06

Inclua-se o art. 38-A ao PLS nº 232, de 2016, com a seguinte redação:

“**Art. 38-A** O caput do art. 11 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar com a seguinte alteração:

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

JUSTIFICAÇÃO

Durante os anos 1990 travou-se uma ampla reflexão sobre a eficácia das políticas antitruste aplicadas até então. Segundo seus críticos, o uso de modelos estáticos de equilíbrio econômico geral – basicamente o modelo de eficiência econômica alocativa e o modelo de eficiência econômica distributiva –, pelos respectivos órgãos reguladores, resultavam em análises parciais, pois restringiam, demasiadamente, o potencial de inovações na economia, haja vista desconSIDERAREM os benefícios temporais de longo prazo percebidos na combinação dos modelos da eficiência econômica dinâmica e eficiência econômica seletiva, que consideram os potenciais ganhos de economia de escala



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Telmário Mota

e de escopo no longo prazo oriundos das fusões empresariais para obter compensações financeiras de curto prazo ao invés de impedi-las.

O conceito da eficiência econômica seletiva tem como grande expoente teórico austríaco Joseph Schumpeter. Em apertada síntese, as empresas em mercados competitivos buscam seus diferenciais, não somente pela otimização dos seus insumos, mas pelas inovações. A obtenção de uma vanguarda tecnológica, em termos de inovação, garantiria rendas adicionais aos respectivos empreendedores, haja vista a novidade de mercado não ter, pelo menos em seu lançamento, outro competidor. Assim, a possibilidade de rendas monopolísticas é, de fato, o vetor que justificaria os elevados riscos dos investimentos em Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação nessas organizações empresariais. Não obstante, é o aspecto temporal dessa vantagem que a concilia ao mercado competitivo, pois outras empresas também investiriam em inovação, seja no mesmo mercado e/ou prospectando outros novos mercados - com efeito, a renda monopolística obtida por uma inovação seria posteriormente contestada por efeito da concorrência, criando um ciclo virtuoso de contínuo aprimoramento e, assim, acelerando os efeitos de eficiência econômica não percebidos nos modelos estáticos de equilíbrio geral.

Cabe salientar, também, que nos últimos anos as políticas públicas para ciência e tecnologia, foram paulatinamente reorientadas objetivando estimular a inovação nas atividades produtivas e empreendedoras como amadurecimento das clássicas ações de fomento. Essa reorientação, em essência e motivação, buscou transformar o conhecimento obtido pela pesquisa básica e pela pesquisa aplicada em riqueza para a economia por meio das ações de inovação, ou seja, aquelas que almejam tornar os experimentos, protótipos entre outros em produtos e serviços efetivamente disponíveis no mercado para aquisição e acesso das pessoas físicas e jurídicas.

Com base nesse contexto, a proposta aqui apresentada traz essa reflexão para fins de aprimoramento do marco legal aplicado às concessões de serviço público no que tange a implementar sinais de incentivos à inovação e geração de novos serviços coerentes com referenciais teóricos de mercados competitivos e, principalmente, fora da pauta de pedidos de subsídios tarifários ou mesmo governamentais.





SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Telmário Mota

Não há dúvidas de que as concessões de distribuição de energia elétrica, bem como outras indústrias de redes como transmissão, gás canalizado e saneamento, devem ser reguladas nos aspectos econômicos e de qualidade, pois são monopólios naturais. Entretanto, a possibilidade de realizarem atividades empresariais adicionais e complementares às atividades concedidas é estabelecida em legislação de meados dos anos de 1990 que, por sua vez, permite que sejam exercidas mediante autorização, mas estabelece condição de expropriação de parte dos resultados econômico alcançados, independente do ciclo de maturação dessas atividades. O fato, como vimos nas críticas aos modelos clássicos antitruste dos anos de 1990, é que os principais serviços complementares e acessórios realizados pelas concessionárias foram os mais simples e de baixo teor tecnológico e de inovação.

Por isso, propomos, coerente com fatos e dados apresentados, a atualização do Artigo 11º da Lei 8.987/95, justificada pela eficiência econômica seletiva e pelos ciclos de maturidade tecnológica, de modo que permita que as rendas obtidas por novos arranjos tecnológicos ou novos serviços oferecidos aos usuários sejam retidos pelas concessionárias por algum tempo, antes de serem elegíveis para a modicidade tarifária. Ou seja, permitir existir, prosperar para, então, ter o que compartilhar.

Mais do que pertinente, o aprimoramento legal urge, pois estamos em um cenário de forte mutação tecnológica, por meio da generalização da geração distribuída de energia, de abertura do mercado de energia e de novas demandas de serviços pelos clientes

Sala da Comissão,

TELMÁRIO MOTA
Senador PROS/RR





SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 108, DE 2018

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 232, de 2016, do Senador Cássio Cunha Lima, que Dispõe sobre o modelo comercial do setor elétrico, a portabilidade da conta de luz e as concessões de geração de energia elétrica, altera as Leis nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, nº 9.648, de 27 de maio de 1998, nº 10.847, de 15 de março de 2004, nº 10.848, de 15 de março de 2004, e nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, e a Medida Provisória nº 2.227, de 4 de setembro de 2001, e dá outras providências.

PRESIDENTE: Senador Tasso Jereissati

RELATOR: Senador Tasso Jereissati

20 de Novembro de 2018





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

PARECER Nº , DE 2018

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 232, de 2016, do Senador Cássio Cunha Lima, que *dispõe sobre o modelo comercial do setor elétrico, a portabilidade da conta de luz e as concessões de geração de energia elétrica, altera as Leis nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, nº 9.648, de 27 de maio de 1998, nº 10.847, de 15 de março de 2004, nº 10.848, de 15 de março de 2004, e nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, e a Medida Provisória nº 2.227, de 4 de setembro de 2001, e dá outras providências.*



Relator: Senador **TASSO JEREISSATI**

I – RELATÓRIO

Tramita nesta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 232, de 2016, de autoria do Senador Cássio Cunha Lima, que propõe alterações na legislação do setor elétrico visando a expandir o mercado livre de energia elétrica.

Na sua justificativa, o Senador Cássio Cunha Lima sustenta que é necessário incentivar a liberdade de escolha do consumidor de energia elétrica. Atualmente, só usufruem dessa liberdade (i) os consumidores com carga igual ou superior a 3.000 kW e (ii) os consumidores com carga igual ou superior a 500 kW e inferior a 3.000 kW que comprem energia elétrica junto às chamadas fontes incentivadas (denominados de especiais), quais sejam, empreendimentos hidrelétricos com potência de até 50.000 kW e aqueles com base em fontes solar, eólica e biomassa cuja potência injetada nos sistemas de transmissão ou distribuição seja menor ou igual a 50.000



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

kW. Consumidores com carga inferior a 500 kW não fazem jus a esse direito e somente podem comprar energia elétrica da distribuidora na qual estão conectados. Segundo o autor da proposição, a liberdade de escolha para o consumidor aumenta a concorrência entre as empresas, o que reduz o preço e melhora a qualidade do serviço prestado. Como exemplo, cita o fato de o preço da energia elétrica no mercado livre, como regra, ser inferior ao praticado no mercado regulado.

O PLS propõe reduzir gradualmente os limites de carga para que os consumidores regulados (também denominados de cativos) passem a usufruir o direito de escolher o fornecedor com o qual contratarão a compra de energia elétrica.

O PLS também reduz restrições aplicadas à oferta de energia elétrica. É destacado que a Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, cria uma reserva de mercado porque direciona exclusivamente para os consumidores cativos a energia elétrica gerada por usinas já amortizadas e que tiveram suas concessões prorrogadas; mesmo em caso de usinas existentes licitadas (ou seja, que não aceitaram as condições de prorrogação) há um percentual mínimo a ser destinado ao mercado regulado. Em virtude disso, para usinas com concessões vincendas, o PLS propõe que a outorga seja licitada, e os recursos decorrentes sejam direcionados para a redução de encargos, subsídios e outros custos do setor elétrico. Nessa licitação, proporção de energia elétrica direcionada aos mercados livre e regulado deverá considerar que as usinas prorrogadas nos termos da Lei nº 12.783, de 2013, direciona energia elétrica apenas ao mercado regulado. Em relação às concessões de geração destinadas à autoprodução e à produção independente, o PLS propõe que elas sejam prorrogadas por até trinta anos, sem licitação, como forma de privilegiar a indústria nacional.

Outro aprimoramento proposto pelo PLS é que as concessionárias e as permissionárias de distribuição de energia elétrica passem a se concentrar na sua atividade principal, que é o serviço de distribuição, blindando-as de eventuais excessos de contratação de energia. Além disso, as distribuidoras poderiam realizar leilões descentralizados para comprar energia elétrica para seus clientes.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

Finalmente, a proposição determina uma série de ações destinadas: (i) ao despacho por oferta de preços, (ii) ao aumento da transparência dos órgãos decisórios; (iii) ao estabelecimento da possibilidade de o consumidor vender energia elétrica; (iv) ao aumento do subsídio das fontes incentivadas para centrais geradoras com potência inferior a 1 MW e conectadas à rede de distribuição por meio das unidades consumidoras; e (v) à extensão da tarifa binômia aos consumidores de baixa tensão.

O PLS foi despachado inicialmente para esta Comissão, e seguirá para análise da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) e, depois, para a análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão terminativa.

Não foram oferecidas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 99 do Regimento Interno do Senado Federal, são competências desta Comissão, dentre outras atribuições, opinar sobre tarifas e sobre aspectos econômicos e financeiros de qualquer matéria que lhes seja submetida. Conforme poderá ser verificado ao longo deste Parecer, o PLS nº 232, de 2016, tem relação com esses temas.

É inquestionável o mérito da proposição que ora se analisa. A liberdade de escolha do consumidor e a busca da multiplicidade de ofertantes e demandantes de qualquer produto ou serviço promovem a eficiência da economia. Esses objetivos estão em consonância com as demandas da nossa sociedade em prol das possibilidades de escolher o fornecedor com o qual contratará a compra energia elétrica, e de valorizar as iniciativas empresariais alinhadas aos valores individuais de cada consumidor. Permite, por exemplo, que o consumidor privilegie empreendimentos que atendam critérios ambientais e sociais.

O PLS altera substancialmente o complexo marco legal do setor elétrico no sentido de modernizá-lo. Entretanto, a proposição pode ser aperfeiçoada para conferir um tratamento mais adequado a algumas questões estruturais e que têm impactado a cadeia produtiva, como é o caso dos





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

subsídios cruzados, que afetam adversamente a alocação de custos no setor elétrico. Se aprovado na forma proposta, o PLS poderia aprofundar distorções em vez de corrigi-las.

Em particular, os subsídios às fontes incentivadas, materializado pelos descontos na Tarifa de Uso do Sistema de Distribuição (TUSD) e na Tarifa de Uso do Sistema de Transmissão (TUST), precisam ser corrigidos. Atualmente, esse subsídio beneficia principalmente os empreendimentos de fontes incentivadas e os seus consumidores com carga entre 500 kW e 3.000 kW (denominado de consumidores especiais) e é suportado, via Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), sobretudo pelos consumidores cativos e pelos consumidores livres com carga acima de 3.000 kW. À medida que o PLS propõe aumentar a base de consumidores especiais e, conseqüentemente, diminuir a base de consumidores cativos, cada vez mais consumidores receberão o subsídio e cada vez menos consumidores serão responsáveis pela maior parcela de seu custo. Ampliar o mercado livre nesse cenário aumentaria distorções existentes e os conflitos judiciais do setor elétrico.

Preocupado com as questões atinentes ao aperfeiçoamento do marco legal do setor elétrico, o Ministério de Minas e Energia (MME) instaurou a Consulta Pública nº 21, de 2016, que, conforme pode ser verificado na Nota Técnica nº 4/2016-AEREG/SE-MME, continha questionário sobre a expansão do mercado livre de energia elétrica e os benefícios e riscos envolvidos nesse processo. O questionário foi estruturado em oito itens, abordando os aspectos mais importantes relativos à expansão do mercado livre no Setor Elétrico Brasileiro (SEB).

A Nota Técnica nº 3/2017/AEREG/SE, do MME, que concluiu a Consulta Pública nº 21, de 2016, resumiu os instrumentos sugeridos pelos participantes da Consulta Pública nº 21, de 2016, para garantir a expansão sustentável do mercado livre de energia elétrica:

I - informação aos consumidores sobre o funcionamento do ACL através de campanhas de conscientização;

II - redução gradativa da exigência de carga para contratar energia elétrica no mercado livre, dando fim a reservas de mercado, como o segmento especial, e definindo critérios de corte para



SF/18807.56355-26



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

representação direta no mercado, delimitando a fronteira entre atacado e varejo:

III - racionalização de subsídios, evitando distorções dos incentivos dos agentes vendedores e compradores, de maneira que a competição seja mais isonômica e o mercado mais líquido, além de tornar mais simples eventuais políticas públicas de incentivo ou compensação;

IV - maior participação do ambiente livre no custeio da expansão do sistema, questão para a qual emergem várias contribuições com a ideia da separação de lastro – contratado por encargo – e energia – contratada livremente;

V - aumento da flexibilidade do portfólio do ambiente regulado, permitindo respostas eficazes à ampliação do mercado livre, inclusive com mais mecanismos de integração comercial entre os ambientes (reciclagem de energia), o que implica também alternativas de redução da energia elétrica adquirida de forma compulsória pelas distribuidoras;

VI - redução das responsabilidades das distribuidoras em relação à gestão de compra de energia, reconhecendo o papel limitado dos instrumentos de gestão atualmente presentes e a necessidade de as empresas focarem na atividade de infraestrutura de rede e de qualidade do serviço, paradigma que implica alterações na alocação dos custos de contratação de energia, inclusive com mecanismos centralizados que reduzam os custos de transação e a assimetria de custos;

VII - correção de incentivos, inadequados, para migração para o ambiente livre, o que enseja separação do custeio da rede e da compra de energia elétrica (separação de fio e energia) para evitar que os custos de rede e passivos setoriais sejam motivos de migração ou de autoprodução inclusive por meio de microgeração distribuída – pois esse tipo de decisão deve se dar pelo perfil de gerenciamento de riscos do consumidor, com foco no custo específico da energia elétrica, e não por resposta a distorções alocativas;

VIII - maior granularidade temporal e espacial do preço, além de maior credibilidade na sua formação, com o máximo acoplamento possível da formação do preço com as decisões de operação;

IX - homogeneização do produto energia, evitando modalidades ou subprodutos que inibam a competição, de modo que eventuais estímulos, incentivos ou compensações por externalidades ocorram fora desse ambiente de negociação homogêneo, não afetando a formação do preço; e



SF/18807.56355-26



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

X - alocação de recursos e rendas de ativos do setor elétrico para sustentar a transição para um mercado mais aberto e para abater encargos e custos de políticas públicas intrassetoriais”.

A partir das contribuições recebidas na Consulta Pública nº 21, de 2016, o MME instaurou a Consulta Pública nº 33, de 2017, e apresentou, por meio da Nota Técnica nº 5/2017/AEREG/SE, proposta de alteração na legislação do setor elétrico com vistas a expandir o mercado livre de energia elétrica. Após as contribuições da sociedade e das análises pertinentes, o MME concluiu a referida Consulta Pública, aperfeiçoando o texto inicialmente sugerido. Os documentos que embasaram a minuta de projeto de lei resultante, disponíveis no endereço eletrônico do MME, são os seguintes: Nota Técnica EPE-PR-003/2017, Nota Técnica nº 14/2017/AEREG/SE, Nota Técnica nº 1/2018/AEREG/SE, Nota Técnica nº 1/2018/SE, Parecer nº 00065/2018/CONJUR-MME/CGU/AGU, Nota Informativa nº 1/2018/GM e Nota Técnica nº 2/2018/CGPT/DGSE/SEE. O MME disponibilizou ainda o documento “PROPOSTA COMPILADA DE APRIMORAMENTO CONTEMPLANDO TODAS AS ALTERAÇÕES”, que resume as mudanças legais propostas.

De fato, conforme proposto pelas Consultas Públicas nº 21, de 2016, e nº 33, de 2017, é essencial que a expansão do mercado livre de energia elétrica ocorra de forma equilibrada, sem que os consumidores que optem por permanecer no mercado regulado subsidiem aqueles que migrarem para o mercado livre. Também não é possível a manutenção de reservas de mercado e de subsídios, que promovem profundas distorções econômicas, sociais e ambientais. Nesse contexto, o texto legal sugerido pelo MME está na direção correta. Por essa razão, proponho que seja adotada a maioria das alterações recomendadas pelo MME na Consulta Pública nº 33, de 2017. Essas modificações guardam estreita relação com os objetivos que levaram o Senador Cássio Cunha Lima a apresentar o PLS nº 232, de 2016.

A expansão equilibrada e sustentável do mercado livre faz parte de um movimento de empoderamento do consumidor, de descentralização das decisões, de ampliação da liberdade e da responsabilidade ao consumidor, de redução dos custos do Estado com ações e decisões que podem ser tomadas de forma mais eficiente por outros atores sociais, de transição justa para uma matriz energética mais limpa, de redução dos custos





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

e preços da energia elétrica e de aumento da competitividade da economia brasileira. Para tanto, é essencial que o consumidor faça suas opções sem artificialismos. Por exemplo, a migração para o mercado livre ou para a autoprodução, em vez de ser pautada na fuga do pagamento de subsídios que oneram o mercado regulado, deve ser fundamentada na avaliação de que essas opções são mais aderentes ao perfil de risco e de demanda do consumidor. Atualmente, a decisão de migração para o mercado livre ou para a autoprodução é fortemente afetada pelos elevados subsídios pagos, sobretudo, por consumidores regulados. Basta verificar que a autoprodução não paga cotas de CDE e que o mercado regulado é o principal financiador da expansão da oferta de energia elétrica. Além disso, a expansão da oferta pelo mercado livre se dá, em larga medida, com subsídios, uma vez que a compra de energia elétrica no mercado livre junto a fontes alternativas é subsidiada. Expandir o mercado livre nesse cenário é insustentável e incoerente; aprofundaria as desigualdades econômicas e sociais que assolam o nosso País; e comprometeria ainda mais a competitividade da nossa economia.

Dessa forma, a expansão do mercado livre requer um conjunto de medidas:

- 1) redução gradual dos requisitos de carga e de tensão para que o consumidor possa escolher o seu fornecedor de energia elétrica; esse movimento permite uma transição suave, permitindo que os diversos agentes de setor elétrico se adequem paulatinamente ao novo cenário e aos novos parâmetros decisórios;
- 2) implantação da abertura do mercado livre para a baixa tensão somente após o Poder Executivo adotar algumas ações estruturantes; a opção dos consumidores de pequeno porte pelo mercado livre exige a redução de custos de equipamentos e a realização de uma campanha de comunicação a fim de esclarecer os benefícios e os riscos associados à decisão; além disso, é preciso deixar claro para o consumidor que, mesmo com a opção pelo mercado livre, ele provavelmente permanecerá conectado à rede das distribuidoras, ou seja, o vínculo com essas empresas não será totalmente interrompido;





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

- 3) separação entre as atividades de distribuição de energia elétrica e de comercialização regulada de energia elétrica, a fim de preservar o equilíbrio econômico-financeiro das empresas de distribuição;
- 4) criação da figura do agente varejista para representar consumidores perante a Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), algo coerente com as finalidades e características da CCEE e com o fato de que os agentes que atuam no mercado livre na comercialização de energia elétrica devem assumir mais responsabilidades;
- 5) rateio de eventual prejuízo das distribuidoras de energia elétrica com a migração de clientes para o mercado livre com todos os consumidores (livres e regulados), a fim de evitar que apenas os consumidores regulados assumam o ônus de contratos de longo prazo e caros firmados pelas distribuidoras com geradores, como usinas termelétricas e usinas cotistas (Itaipu, Angra 1 e Angra 2, por exemplo);
- 6) ampliação dos mecanismos de gestão das distribuidoras para a redução do excesso de contratação de energia elétrica, o que permitirá, inclusive, diminuir eventual prejuízo com a migração de consumidores para o mercado livre;
- 7) definição em lei do conceito de autoprodutor, com a devida explicitação da regra de pagamento de encargos por esse agente; essa medida reduzirá incertezas que hoje estão presentes nessa atividade;
- 8) direcionamento, nos casos de outorga de novos contratos de concessão para usinas existentes, da maior parte da chamada renda hidráulica para a CDE, com vistas a reduzir o ônus dos consumidores livres e regulados no pagamento de subsídios, o que está alinhado com recomendações recentes do Tribunal de Contas da União (TCU); além disso, essa é uma ação em prol não somente da redução da venda compulsória de energia elétrica, em regime de cotas, para o mercado regulado, mas também da necessária realocação do risco hidrológico no gerador;
- 9) revisão da base para a aplicação de multas por parte da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), o que é coerente com o fato de que alguns





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

agentes do setor elétrico funcionam apenas como arrecadadores de recursos;

- 10) aperfeiçoamento nas diretrizes a serem observadas pela ANEEL na definição da TUST e da TUSD, com o objetivo de ampliar o uso do sinal locacional e dos atributos das fontes de geração, conferindo maior racionalidade econômica no pagamento dessas tarifas e na concorrência entre fontes de geração; também contribui para valorar os benefícios das fontes alternativas de geração;
- 11) pacificação quanto à possibilidade de cobrança de tarifas horárias e do pré-pagamento para consumidores regulados;
- 12) ampliação da transparência nas tarifas de energia elétrica, por meio da (i) obrigação de os consumidores regulados serem informados do valor referente à compra de energia elétrica, o que permitirá que avaliem melhor a opção de migrar para o mercado livre, e (ii) da obrigação de as reuniões do Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE) serem abertas ao público;
- 13) vedação de cobrança em R\$/MWh pelo serviço de distribuição e de transmissão, o que reduzirá os efeitos distributivos adversos que a autoprodução por consumidores de baixa tensão têm provocado, e contribuirá para a separação entre os negócios de distribuição de energia elétrica e de comercialização regulada de energia elétrica, algo essencial para expansão do mercado livre;
- 14) substituição dos descontos na TUST e na TUSD para a energia comercializada por fontes alternativas, que têm provocado distorções no mercado de energia elétrica e que possuem perspectiva de trajetória crescente na ordem de bilhões de Reais, pela valoração dos benefícios ambientais segundo um instrumento de mercado a ser elaborado pelo Poder Executivo;
- 15) reconhecimento de que vários estudos a serem executados ou contratados pelo Poder Executivo para a expansão sustentável do mercado livre fazem parte das ações de eficiência energética e de pesquisa e





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

desenvolvimento, as quais recebem obrigatoriamente recursos das empresas do setor elétrico, nos termos da Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2001;

- 16) previsão de que as quotas de CDE pagas pelas usinas hidrelétricas existentes que receberem novos contratos de concessão serão uma das fontes de receita da CDE, tal como as quotas pagas pelos consumidores de energia elétrica; esse ajuste legislativo decorre da proposta de que os novos contratos de concessão de geração destinem parte da renda hidráulica para a CDE;
- 17) permissão para exigência de contrapartidas e de critérios ambientais, sociais e econômicos dos beneficiários de subsídios custeados pela CDE, algo necessário para reduzir o artificialismo na decisão de migrar para o mercado livre ou para a autoprodução e para focalizar os benefícios nos consumidores hipossuficientes;
- 18) possibilidade de contratar os chamados serviços ancilares (tais como o controle de frequência e a reserva de potência) por mecanismo concorrencial, o que contribui para aprimorar a precificação dessas atividades;
- 19) obrigação de preços horários no mercado de curto prazo e do despacho segundo a lógica da oferta de preço e quantidade, o que permite acoplar a operação e a formação de preço; cabe ressaltar que a realização e a divulgação de estudos prévios e um período de testes são condições para a implantação desse tipo de despacho;
- 20) exigência de licitação para a contratação de modelos usados no setor elétrico, o que retira reservas de mercado e contribui para o surgimento de modelos mais modernos e de menor custo;
- 21) aperfeiçoamento nas regras de garantia financeira aplicadas ao mercado de curto prazo, com vistas a reduzir riscos financeiros sistêmicos ou de contágio entre os agentes;





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

- 22) obrigação de o Poder Executivo aprimorar o arranjo do mercado de energia elétrica, de forma a fomentar o desenvolvimento de bolsas de valores nacionais para comercialização de energia elétrica;
- 23) aperfeiçoamento nas regras para contratação regulada por disponibilidade e por quantidade, a fim de reduzir o risco de distorção no uso dessas modalidades;
- 24) criação de um mecanismo de descontração voluntária e concorrencial de energia elétrica destinada ao mercado regulado, o que possibilitará a substituição de contratos firmados pelas distribuidoras de energia elétrica, para atender o mercado regulado, com usinas caras e poluentes por outras mais baratas e ambientalmente mais limpas;
- 25) criação da contratação de lastro (contribuição para o provimento de confiabilidade e adequabilidade sistêmica de cada usina), o que permitirá (i) que a expansão da oferta de energia elétrica seja rateada de forma isonômica entre os mercados livre e regulado e (ii) a negociação em separado e mais eficiente do produto energia elétrica (que é diferente do produto lastro); atualmente, lastro e energia são comercializados em conjunto, o que provoca distorções econômicas e distributivas;
- 26) exigência de que a contratação de lastro observe os atributos das fontes de geração, algo que contribuirá positivamente para a inserção de forma sustentável e com justiça distributiva das fontes alternativas na matriz elétrica brasileira, afastando eventuais questionamentos e críticas de que desenvolvimento dessas fontes de geração, que é necessário e importante para manter cumprir os compromissos de redução nas emissões de gases de efeito estufa, provoca distúrbios econômicos e operacionais no setor elétrico e transfere renda de pobres para ricos;
- 27) vedação da contratação de energia de reserva, depois de implantada a contratação de lastro, uma vez que seria incoerente, ineficiente e inadequada a manutenção desse mecanismo;
- 28) fim do regime de cotas (a venda compulsória de energia elétrica para o mercado regulado) para as usinas hidrelétricas existentes, o que é



SF/18807.56355-26



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

coerente com a expansão do mercado livre e com o reconhecimento de que o consumidor não tem instrumentos para gerir o risco hidrológico; e

- 29) vedação para a repactuação do risco hidrológico, nos termos da Lei nº 13.203, de 8 de dezembro de 2015, o que também é coerente com o reconhecimento de que o consumidor não possui instrumentos para gerir esse risco.

As medidas listadas acima constam do Substitutivo que proponho ao PLS nº 232, de 2016. Boa parte delas, com diferenças de forma e de técnica legislativa, consta do texto original do PLS e da proposta legislativa apresentada pela Consulta Pública nº 33, de 2017, do MME. É importante enfatizar que a motivação principal do PLS, que é o incentivo à liberdade de escolha do consumidor do seu fornecedor junto ao qual contratará a compra energia elétrica, é preservada. Deve ser ressaltado que a expansão do mercado livre é incoerente com a manutenção de reservas de mercado e com um conjunto de subsídios que distorcem as decisões dos agentes econômicos.

Por fim, destaco que o Substitutivo proposto não apresenta qualquer óbice no que tange à constitucionalidade, à juridicidade e à adequação orçamentária e financeira. Sobre o último aspecto, cumpre destacar que a eventual perda de receita da União com a mudança na base de cálculo das multas aplicadas pela ANEEL é automaticamente compensada com a redução de aportes do Orçamento Geral da União (OGU) na CDE. Isso porque a Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, prevê, em seu art. 13, § 1º, que as multas aplicadas pela ANEEL, e que figuram como receitas do OGU, são destinadas à CDE. Portanto, a alteração em questão não causa impacto nas metas fiscais porque a eventual queda de receita seria acompanhada de uma redução equivalente nas despesas.

III – VOTO

Diante do exposto, voto pela aprovação do PLS nº 232, de 2016, na forma da seguinte emenda substitutiva:





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

EMENDA Nº 1 - CAE (SUBSTITUTIVO)
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 232, DE 2016

Altera as Leis nº 9.074, de 7 de julho de 1995, nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, nº 9.991, de 24 de julho de 2000, nº 10.438, de 26 de abril de 2002, nº 10.848, de 15 de março de 2004, nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, e 13.203, de 8 de dezembro de 2015, para aprimorar modelo regulatório e comercial do setor elétrico com vistas a expansão do mercado livre, e dá outras providências.



SF/18807.56355-26

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Seção III

Das Opções de Compra e da Autoprodução de Energia Elétrica por parte dos Consumidores” (NR)

“**Art. 15.**

§ 7º-A Após 30 (trinta) meses da entrada em vigor deste parágrafo, poderá ser reduzida a obrigação de contratação de que trata o § 7º a percentual inferior à totalidade da carga.

.....” (NR)

“**Art. 16.** É de livre escolha dos consumidores, cuja carga seja igual ou maior que 3.000 kW, atendidos em qualquer tensão, o fornecedor com quem contratará sua compra de energia elétrica.

§ 1º Após 18 (dezoito) meses da entrada em vigor deste parágrafo, o requisito mínimo de carga de que trata o **caput** fica reduzido a 2000 kW.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

§ 2º Após 30 (trinta) meses da entrada em vigor deste parágrafo, o requisito mínimo de carga de que trata o **caput** fica reduzido a 1000 kW.

§ 3º Após 42 (quarenta e dois) meses da entrada em vigor deste parágrafo, o requisito mínimo de carga de que trata o **caput** fica reduzido a 500 kW.

§ 4º Após 66 (sessenta e seis) meses da entrada em vigor deste parágrafo, o requisito mínimo de carga de que trata o **caput** fica reduzido a 300 kW.

§ 5º Após 90 (noventa) meses da entrada em vigor deste parágrafo, não se aplica o requisito mínimo de carga de que trata o **caput** para consumidores atendidos em tensão igual ou superior a 2,3 kV.

§ 6º Em até 54 (cinquenta e quatro) meses da entrada em vigor deste parágrafo, o Poder Executivo deverá apresentar plano para extinção integral do requisito mínimo de carga para consumidores atendidos em tensão inferior a 2,3 kV, que deverá conter, pelo menos:

I – ações de comunicação para conscientização dos consumidores visando a sua atuação em um mercado liberalizado;

II – proposta de ações para aprimoramento da infraestrutura de medição e implantação de redes inteligentes, com foco na redução de barreiras técnicas e dos custos dos equipamentos; e

III – separação das atividades de comercialização regulada de energia, inclusive suprimento de última instância, e de prestação do serviço público de distribuição de energia elétrica.

§ 7º Após 114 (cento e quatorze) meses da entrada em vigor deste parágrafo, não se aplica o requisito mínimo de carga de que trata o **caput** para consumidores atendidos em tensão inferior a 2,3 kV, observado o plano de que trata o § 6º.

§ 8º Aplicam-se as disposições deste artigo aos consumidores de que trata o art. 15.” (NR)

“**Art. 16-A.** Após 30 (trinta) meses da entrada em vigor deste artigo, no exercício da opção de que trata o art. 16, os consumidores com carga inferior a 500 kW serão representados por agente varejista perante a Câmara de Comercialização de Energia Elétrica - CCEE, de que trata o art. 4º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004.

§ 1º Os consumidores com carga inferior a 500 kW serão denominados consumidores varejistas.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

§ 2º A ANEEL definirá os requisitos mínimos para atuação como agente varejista, que devem prever:

I – capacidade financeira compatível com o volume de energia representada na CCEE;

II – obrigatoriedade de divulgação do preço de referência de pelo menos um produto padrão definido pela ANEEL, caso o agente varejista seja comercializador ou produtor independente de energia; e

III – carga representada de consumidores varejistas de pelo menos 3.000 kW, incluindo a carga própria, se houver.

§ 3º Qualquer pessoa jurídica que cumpra os requisitos definidos pela ANEEL poderá atuar como agente varejista, independentemente de comercializar energia com seus representados ou apenas atuar como agregador de carga.

§ 4º Poderá ser suspenso o fornecimento de energia ao consumidor varejista inadimplente com as obrigações estabelecidas no contrato de compra e venda de energia, conforme regulamentação, resguardado o direito à ampla defesa e ao contraditório.”

“**Art. 16-B.** Os consumidores do Ambiente de Contratação Regulada, de que trata a Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, que exercerem as opções previstas no § 5º do art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, e nos art. 15 e art. 16 deverão pagar, mediante encargo tarifário cobrado na proporção do consumo de energia elétrica, os custos remanescentes das operações financeiras contratadas para atender à finalidade de modicidade tarifária de que trata o § 13 do art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002.”

“**Art. 16-C.** Os resultados das operações das concessionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica com excesso involuntário de energia contratada decorrente das opções previstas no § 5º do art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, e nos art. 15 e art. 16, serão alocados a todos os consumidores dos Ambientes de Contratação Regulada e Livre, mediante encargo tarifário na proporção do consumo de energia elétrica.

§ 1º Os resultados que trata o **caput** serão calculados pela ANEEL.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

§ 2º O resultado, positivo ou negativo, da venda de que trata o § 18-A do art. 2º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, deverá ser considerado no cálculo do encargo tarifário de que trata o **caput**.

§ 3º O pagamento do encargo pelo autoprodutor deverá ser apurado com base no consumo líquido, calculado na forma do § 6º do art. 16-E.”

“**Art. 16-D.** Os encargos de que tratam os art. 16-B e art. 16-C serão regulamentados pelo Poder Executivo e poderão ser movimentados pela Câmara de Comercialização de Energia Elétrica - CCEE.

§ 1º Os valores relativos à administração dos encargos de que trata o **caput**, incluídos os custos administrativos e financeiros e os tributos, deverão ser custeados integralmente ao responsável pela movimentação.

§ 2º O regulamento deverá prever regra para redução da base de cálculo do encargo de que trata o art. 16-C em função de contratos de compra de energia assinados até 30 (trinta) meses após a entrada em vigor deste parágrafo.”

“**Art. 16-E.** Considera-se autoprodutor de energia elétrica o consumidor que receba outorga para produzir energia por sua conta e risco.

§ 1º É assegurado ao autoprodutor de energia elétrica o direito de acesso às redes de transmissão e distribuição de energia elétrica.

§ 2º Também é considerado a autoprodutor o consumidor que:

I – participe, direta ou indiretamente, do capital social da sociedade empresarial titular da outorga, observada a proporção da participação societária, direta ou indireta com direito a voto; ou

II – esteja sob controle societário comum, direto ou indireto, ou sejam controladoras, controladas ou coligadas, direta ou indiretamente, às empresas do inciso I, observada a participação societária, direta ou indireta, com direito a voto.

§ 3º A destinação da energia autoproduzida independe da localização geográfica da geração e do consumo, ficando o autoprodutor responsável por diferenças de preços entre o local de produção e o local de consumo, observado o disposto nos §§ 10, 11 e 12, do art. 1º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

§ 4º O pagamento de encargos pelo autoprodutor, desde que com carga agregada mínima de 5.000 kW (cinco mil quilowatts), deverá ser apurado com base no consumo líquido, observado o disposto nos §§ 10, 11 e 12, do art. 1º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004.

§ 5º Considera-se consumo líquido do autoprodutor o consumo total subtraído da energia elétrica autoproduzida.

§ 6º A energia elétrica autoproduzida considerada para o cálculo do consumo líquido para fins de pagamento de encargos será equivalente:

I – à garantia física ou energia assegurada do empreendimento outorgado; ou

II – à geração verificada anual, caso o empreendimento outorgado não possua garantia física ou energia assegurada.”

“**Art. 16-F.** A outorga conferida ao autoprodutor será em regime de produção independente de energia.”

“**Art. 16-G.** As linhas de transmissão de interesse restrito aos empreendimentos de autoprodução poderão ser concedidas ou autorizadas simultânea ou complementarmente às outorgas dos empreendimentos de autoprodução.”

“**Art. 16-H.** O autoprodutor poderá vender excedentes de energia elétrica aos consumidores alocados dentro do terreno onde se encontra a instalação industrial de sua propriedade.”

“**Art. 28.**

§ 1º Em caso de privatização de empresa detentora de concessão ou autorização de geração de energia elétrica, o poder concedente deverá alterar o regime de exploração para produção independente, inclusive, quanto às condições de extinção da concessão ou autorização e de encampação das instalações, bem como da indenização porventura devida.

§ 1º-A. Nos casos de que trata o § 1º, o Poder Concedente deverá realizar o recálculo da garantia física, sem limite de variação em relação à garantia física anteriormente praticada.



SF/18807.56355-26



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

c) utilizar, quando viável técnica e economicamente, o sinal locacional no sistema de distribuição; e

d) valorizar, se existentes, os benefícios da geração de energia elétrica próxima da carga.

.....
XXII – estabelecer procedimentos para a caracterização da irregularidade de medição de unidade consumidora, disciplinando, quando aplicável, a forma de compensação pela concessionária do serviço público de distribuição de energia elétrica.

.....
§ 8º As modalidades tarifárias de fornecimento de energia elétrica aplicadas às unidades consumidoras, independente da tensão de fornecimento em que essas unidades são atendidas, podem prever:

I – tarifas diferenciadas por horário; e

II – a disponibilização do serviço de fornecimento de energia elétrica mediante pré-pagamento por adesão do consumidor ou em caso de inadimplência recorrente.

§ 9º Após 180 (cento e oitenta) dias da entrada em vigor deste parágrafo, será obrigatória a discriminação dos valores correspondentes à compra de energia elétrica regulada na fatura de energia elétrica para qualquer tensão de fornecimento, quando aplicável.

§ 10. Até 60 (sessenta) meses após a entrada em vigor deste parágrafo, a tarifa pelo uso da rede de distribuição e transmissão para os consumidores com geração própria de qualquer porte, independentemente da tensão de fornecimento, não poderá ser cobrada em Reais por unidade de energia elétrica consumida.

§ 11. A vedação de que trata o § 10 não se aplica aos componentes tarifários de perdas, inadimplência e encargos setoriais.” (NR)

“Art. 26.

.....
§ 1º-C. Os percentuais de redução a que se referem os §§ 1º, 1º-A e 1º-B:

I – não serão aplicados aos empreendimentos após o fim do prazo constante do instrumento inicial de outorga ou em prorrogações de suas outorgas; e



SF/18807.56355-26



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

.....
§ 5º Também são condições para a outorga de concessão de geração na forma deste artigo:

I – o pagamento de quota anual, em duodécimos, à Conta de Desenvolvimento Energético - CDE, de que trata a Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, correspondente a, no mínimo, 2/3 (dois terços) do valor estimado da concessão; e

II – o pagamento de bonificação pela outorga correspondente a, no máximo, 1/3 (um terço) do valor estimado da concessão.

§ 6º Não se aplica às outorgas de concessão na forma deste artigo o disposto no art. 7º da Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998.

§ 7º Aplica-se o disposto nesse artigo às usinas hidrelétricas prorrogadas ou licitadas nos termos da Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013.” (NR)

Art. 2º A Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 3º**

.....
X – fixar as multas administrativas a serem impostas aos concessionários, permissionários e autorizados de instalações e serviços de energia elétrica, observado o limite, por infração, de 2% (dois por cento) do benefício econômico anual, ou do valor estimado da energia produzida nos casos de autoprodução e produção independente, correspondente aos últimos doze meses anteriores à lavratura do auto de infração ou estimados para um período de doze meses caso o infrator não esteja em operação ou esteja operando por um período inferior a doze meses;

.....
XVII – estabelecer mecanismos de regulação e fiscalização para garantir o atendimento ao mercado de cada agente de distribuição e de comercialização de energia elétrica, bem como à carga dos consumidores que tenham exercido a opção prevista nos arts. 15 e 16 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995;

XVIII – definir as tarifas de uso dos sistemas de transmissão e distribuição, baseadas nas seguintes diretrizes:





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

II – serão aplicados aos empreendimentos outorgados até 30 (trinta) meses após a entrada em vigor deste inciso.

§ 1º-D. Em até 20 (vinte) meses após a entrada em vigor deste parágrafo, o Poder Executivo deverá apresentar plano para a valorização dos benefícios ambientais relacionados às fontes de energia com baixa emissão de carbono.

§ 1º-E. A valorização de que trata o § 1º-D não será aplicada aos empreendimentos alcançados pelos §§ 1º, 1º-A e 1º-B e outorgados até 30 (trinta) meses após a entrada em vigor deste parágrafo.

.....
§ 5º-A. Em até 30 (trinta) meses após a entrada em vigor desse parágrafo, no exercício da opção de que trata o § 5º, os consumidores varejistas deverão ser representados por agente varejista perante a Câmara de Comercialização de Energia Elétrica – CCEE, de que trata o art. 4º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, nos termos do art. 16-A da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

§ 5º-B. A representação de consumidores atendidos em tensão maior ou igual a 2,3 kV por agentes varejistas, nos termos do art. 16-A da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, equipara-se à comunhão de interesses de fato ou de direito de que trata o § 5º.

.....” (NR)

Art. 3º A Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 4º**

.....
§ 3º As empresas de que tratam os arts. 1º, 2º e 3º poderão aplicar, alternativamente a investimentos em projetos nos termos do inciso II, percentual, de sua opção, dos recursos de que trata o referido inciso, no atendimento de sua obrigação estatutária de aporte de contribuições institucionais para desenvolvimento de projetos de pesquisa e desenvolvimento constante de relação pública divulgada anualmente pelo Poder Executivo, não se aplicando, nesta hipótese, o disposto no inciso II do art. 5º.

§ 3º-A. Deverão ser publicados anualmente:

I – a relação de projetos eleitos para aplicação dos recursos;



SF/18807.56355-26



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

II – o custo estimado de cada projeto eleito; e

III – a relação de instituições públicas e privadas previamente cadastradas para execução dos projetos.

§ 3º-B. Poderá ser definido um percentual mínimo da parcela de que trata o inciso II do **caput** para ser aplicado na contratação dos estudos:

I – para elaboração dos planos de que tratam o § 6º do art. 16 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, e o § 1º-D do art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996;

II – de que trata o inciso I do § 5º-E do art. 1º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004; e

III – destinados a subsidiar a implantação da contratação de lastro, de que tratam os arts. 3º e 3º-C da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, e os aprimoramentos de que trata o § 6º-A do art. 1º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004.

§ 3º-C. As instituições de que trata o inciso III do § 3º-A serão definidas após chamamento público.

§ 3º-D. As empresas de que tratam os arts. 1º, 2º e 3º deverão custear diretamente as despesas para a realização dos projetos de que trata o inciso I do § 3º-A.

.....” (NR)

Art. 4º A Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 13.**

§ 1º Os recursos da CDE serão provenientes:

I – das quotas anuais pagas por todos os agentes que comercializem energia com consumidor final, mediante encargo tarifário incluído nas tarifas de uso dos sistemas de transmissão ou de distribuição ou cobrado diretamente dos consumidores pela CCEE, conforme regulação da ANEEL;

II – dos pagamentos anuais realizados a título de uso de bem público;

III – das multas aplicadas pela ANEEL a concessionárias, permissionárias e autorizadas;



SF/18807.56355-26



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

IV – dos créditos da União de que tratam os arts. 17 e 18 da Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013; e

V – das quotas anuais pagas por concessionárias de geração de energia elétrica que possuam esta obrigação nos respectivos contratos de concessão de sua titularidade.

.....” (NR)

“**Art. 13-A.** Os descontos de que trata o inciso VII do art. 13 poderão ser condicionados:

I – à exigência de contrapartidas dos beneficiários, condizentes com a finalidade do subsídio; e

II – a critérios de acesso, que considerem, inclusive, aspectos ambientais e as condições sociais e econômicas do público alvo.

§ 1º A condicionalidade a que refere o **caput** não se aplica às reduções de que tratam os §§ 1º, 1º-A, 1º-B do art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, concedidas às outorgas emitidas até 30 (trinta) meses após a entrada em vigor deste parágrafo.”

Art. 5º A Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 1º**

§ 4º

I – a otimização do uso dos recursos eletroenergéticos para atender aos requisitos da carga, considerando as condições técnicas e econômicas para o despacho de usinas e de cargas que se habilitem como interruptíveis e a forma utilizada para definição dos preços de que trata o § 5º-B;

§ 5º

III – o tratamento para os serviços ancilares de energia elétrica, que poderão ser adquiridos em mecanismo concorrencial.

§ 5º-A. Em até 18 (dezoito) meses da entrada em vigor deste parágrafo, será obrigatória a definição de preços de que trata o § 5º em intervalos de tempo horários ou inferiores.



SF/18807.56355-26



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

§ 5º-B. A definição dos preços de que trata o § 5º poderá se dar por meio de:

I – regra de cálculo explícita que minimize o custo da operação de forma centralizada; e

II – ofertas de quantidades e preços feitas por agentes de geração e por cargas que se habilitem como interruptíveis, com mecanismos de monitoramento de mercado que restrinjam práticas anticoncorrenciais.

§ 5º-C. Deverá ser promovida licitação para compra, manutenção e aprimoramento de modelos computacionais aplicados à otimização dos usos dos recursos eletroenergéticos de que trata o inciso I do § 4º, à definição de preços de que trata o § 5º-B e ao cálculo de lastro de que trata o art. 3º.

§ 5º-D. A licitação de que trata o § 5º-C deverá ser precedida de um cronograma compatível com o inciso I, do § 7º, do art. 3º-C.

§ 5º-E. A utilização da definição de preços nos termos do inciso II do § 5º-B:

I – será precedida de estudo específico sobre alternativas para sua implantação, realizado pelo Poder Concedente em até 24 (vinte e quatro) meses após a entrada em vigor deste inciso;

II – exigirá realização de período de testes não inferior a um ano, antes de sua aplicação; e

III – deverá ser aplicada em até 42 (quarenta e dois) meses após a entrada em vigor deste inciso.

§ 5º-F. Em até 30 meses após a entrada em vigor deste parágrafo, será obrigatória a liquidação das operações realizadas no mercado de curto prazo em intervalo semanal ou inferior.

§ 6º

II – as garantias financeiras, para mitigação de inadimplências, que poderão prever, entre outras formas:

a) aporte prévio de recursos para efetivação do registro de operações; e

b) chamada de recursos para fechamento de posições deficitárias com apuração diária.

§ 6º-A. O Poder Executivo deverá propor, em até 30 (trinta) meses após a entrada em vigor deste parágrafo, aprimoramentos no



SF/18807.56355-26



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

arranjo do mercado de energia elétrica orientado ao desenvolvimento e a sustentabilidade de bolsas de energia elétrica nacionais.

.....
§ 11. O autoprodutor pagará o encargo de que trata o § 10, com base no seu consumo líquido definido no art. 16-E da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, na parcela referente:

I – ao custo associado à geração fora da ordem de mérito por razões de segurança energética previsto no inciso I do § 10; e

II – ao custo associado ao deslocamento da geração hidrelétrica previsto no inciso V do § 10, na parcela decorrente de geração termelétrica por razão de segurança energética ou importação de energia sem garantia física.

§ 12. O encargo de que trata o § 10, observada à exceção do § 11, será cobrado do autoprodutor com base no consumo deduzido da geração de usinas localizadas no mesmo sítio da carga.” (NR)

“**Art. 1º-A.** Poderá ser suspenso o fornecimento de energia, em razão de inadimplência com as obrigações estabelecidas no contrato de compra e venda de energia ou com o pagamento de encargos setoriais, aos consumidores que exercerem as opções de previstas nos art. 15 e 16 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, ou no § 5º do art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, conforme regulamentação, resguardado o direito à ampla defesa e ao contraditório.”

“**Art. 2º**

.....
§ 1º Na contratação regulada, os riscos exposição ao mercado de curto prazo decorrente das decisões de despacho serão alocados conforme as seguintes modalidades:

I – Contratos por Quantidade de Energia, nos quais o risco das decisões de despacho fica com os vendedores, devendo ser a modalidade preferencial de contratação;

II – Contratos por Disponibilidade de Energia, nos quais o risco das decisões de despacho fica total ou parcialmente com os compradores, com direito de repasse às tarifas dos consumidores finais, devendo o Poder Concedente apresentar justificativas sempre que adotar esta modalidade.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

§ 18-A. As concessionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica poderão vender contratos de energia elétrica em mecanismo centralizado, conforme regulação da ANEEL, com o objetivo de reduzir eventual excesso de energia contratada para atendimento à totalidade do mercado.

§ 18-B. Poderão comprar os contratos de que trata o § 18-A:

I – os consumidores de que tratam os arts. 15 e 16 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, afastada a vedação de que trata o art. 4º, § 5º, inciso III, daquela Lei;

II – os agentes de comercialização;

III – os agentes de geração; e

IV – os autoprodutores.

§ 18-C. O resultado, positivo ou negativo, da venda de que trata o § 18-A será alocado ao encargo de que trata o art. 16-C da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, limitado ao montante correspondente ao excesso involuntário de energia contratada decorrente das opções previstas no § 5º do art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, e nos arts. 15 e 16 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, desde que o nível contratual final exceda os limites de tolerância para repasse tarifário definidos em regulamento.

§ 18-D. As concessionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica poderão transferir CCEARs entre si, de forma bilateral e independente de demais mecanismos centralizados de compensação de posições contratuais, desde que haja anuência do vendedor.

§ 18-E. A ANEEL definirá calendário a ser observado para a realização das trocas de contratos nos termos do § 18-D.

.....” (NR)

“**Art. 2º-D.** A energia elétrica comercializada por meio de CCEAR poderá ser descontratada mediante realização de mecanismo concorrencial, conforme diretrizes e condições estabelecidas pelo Poder Executivo.

§ 1º Na descontração de que trata o **caput**, deverão ser observados:

I – volumes máximos por submercado ou por área definida por restrição operativa; e

II – avaliação técnica quanto à segurança do abastecimento e o mínimo custo total de operação e expansão.



SF/18807.56355-26



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

§ 2º É assegurado o repasse às tarifas das concessionárias de distribuição dos custos da desconstrução de que trata este artigo, inclusive aqueles relacionados à eventual exposição ao mercado de curto prazo, observada o máximo esforço dessas concessionárias na recompra dos montantes necessários ao atendimento de seus mercados.

§ 3º Os critérios de elegibilidade para participação no mecanismo concorrencial de que trata o **caput** e o critério de classificação das propostas de desconstrução, serão definidos pelo Poder Executivo e deverão considerar os custos e benefícios sistêmicos da rescisão contratual.

§ 4º Para a homologação das propostas vencedoras, são imprescindíveis:

I – a quitação, pelo gerador de energia elétrica, de eventuais obrigações contratuais pendentes e penalidades;

II – a renúncia de qualquer direito à eventual indenização decorrente do instrumento contratual rescindido; e

III – a aceitação da extinção, pela ANEEL, da outorga do gerador de energia elétrica.”

“**Art. 3º** O Poder Concedente, conforme regulamento, homologará o lastro de geração de cada empreendimento, a quantidade de energia elétrica e de lastro a serem contratadas para o atendimento de todas as necessidades do mercado nacional, e a relação dos novos empreendimentos de geração que integrarão, a título de referência, os processos licitatórios de contratação.

§ 4º Será vedada a contratação de energia de reserva de que trata o § 3º após a regulamentação e implantação da modalidade de contratação de lastro de geração prevista no art. 3º-C.

§ 5º O lastro de geração de que trata o **caput** é definido como a contribuição de cada empreendimento ao provimento de confiabilidade e adequabilidade sistêmica.

§ 6º A homologação de lastro de geração de cada empreendimento não implicará assunção de riscos, pelo Poder Concedente, associados à comercialização de energia pelo empreendedor e à quantidade de energia produzida pelo empreendimento.

§ 7º Após a regulamentação e implantação da modalidade de contratação de lastro de geração prevista no art. 3º-C o Poder



SF/18807.56355-26



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

Concedente poderá promover leilões para contratação de energia ao mercado regulado sem diferenciação de empreendimentos novos ou existentes e com prazo de início de suprimento livremente estabelecido no Edital.” (NR)

“**Art. 3º-A.** Os custos decorrentes da contratação de energia de reserva de que trata o art. 3º desta Lei, contendo, dentre outros, os custos administrativos, financeiros e encargos tributários, serão rateados entre todos os consumidores finais de energia elétrica do Sistema Interligado Nacional - SIN, incluindo os consumidores referidos nos arts. 15 e 16 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, e no § 5º do art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, e os autoprodutores na parcela do consumo líquido, conforme regulamentação.

.....” (NR)

“**Art. 3º-C.** O Poder Concedente poderá realizar, diretamente ou indiretamente, licitação para contratação de lastro de geração necessário ao atendimento do consumo de energia elétrica.

§ 1º A contratação de que trata o **caput** ocorrerá por meio de centralizadora de contratos.

§ 2º O Poder Concedente deverá prever e a forma, os prazos e as condições da contratação de que trata o **caput** e as diretrizes para a realização das licitações.

§ 3º Os custos da contratação, representação e gestão da centralizadora de contratos serão pagos por meio encargo tarifário cobrado na proporção do consumo de energia elétrica, conforme regulamento.

§ 4º O regulamento de que trata o § 3º deverá prever regra para redução da base de cálculo do encargo em função de contratos de compra de energia assinados até 30 (trinta) meses após a entrada em vigor deste parágrafo.

§ 5º A centralizadora de contratos será responsável pela gestão das receitas do encargo de que trata § 3º e das despesas da contratação de que trata o **caput**.

§ 6º Na hipótese de a contratação de lastro ser proveniente de fonte nuclear, sua contratação será realizada diretamente com a Eletrobrás Termonuclear S.A. - Eletronuclear ou outra empresa que a suceda.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

§ 7º O Poder Concedente deverá estabelecer em até 24 (vinte e quatro) meses após a entrada em vigor deste parágrafo:

I – cronograma para a implantação da forma de contratação prevista neste artigo, não podendo o início da contratação ser posterior à data de redução a 1.000 kW do requisito mínimo de carga de que trata o art. 16 Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995;

II – as diretrizes, regras e padrões e a alocação de custos referentes à contratação de lastro; e

III – a regra explícita para definição dos montantes de lastro a serem contratados para o sistema.

§ 8º A contratação de lastro de empreendimentos de geração na forma deste artigo considerará usinas novas e existentes, podendo ser realizada:

I – com segmentação de produto e preços diferenciados por fonte primária de geração de energia; e

II – com a valoração, como parte do critério de seleção de empreendimentos a contratar, de atributos destinados ao atendimento de necessidades sistêmicas, admitindo-se empreendimentos híbridos, inclusive com armazenamento associado.

§ 9º Os empreendimentos cujo lastro seja contratado continuarão sendo proprietários de sua energia e capacidade de prover serviços ancilares, podendo negociar esta energia e estes serviços ancilares por sua conta e risco, desde que atendidas as obrigações referentes à venda de lastro.

§ 10. A CCEE poderá ser designada centralizadora de contratos pelo Poder Concedente.”

“Art. 14.

§ 4º A pauta das reuniões do comitê de que trata o **caput** será divulgada em sítio eletrônico da rede mundial de computadores com antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) horas de sua realização.

§ 5º As reuniões serão abertas ou transmitidas pela rede mundial de computadores, nos termos do regulamento.

§ 6º Os documentos e as atas das reuniões serão divulgados em até 14 dias de sua realização.” (NR)



SF/18807.56355-26



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

Art. 6º A Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 8º-A.** A partir da data de entrada em vigor deste artigo, as concessões de geração de que trata o art. 1º devem ser licitadas na forma deste artigo, vedada a prorrogação nos termos do art. 1º.

§ 1º São condições para a outorga de concessão na forma deste artigo:

I – o pagamento de quota anual, em duodécimos, à Conta de Desenvolvimento Energético - CDE, de que trata a Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, correspondente a, no mínimo, 2/3 (dois terços) do valor estimado da concessão;

II – o pagamento de bonificação pela outorga correspondente a, no máximo, 1/3 (um terço) do valor estimado da concessão; e

III – alteração do regime de exploração para produção independente, nos termos da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, inclusive, quanto às condições de extinção das outorgas e de encampação das instalações e da indenização porventura devida.

§ 2º Antes da realização da licitação de que trata o **caput**, garantia física deverá ser recalculada, sem limite de variação em relação à garantia física anteriormente praticada.”

Art. 7º O art. 1º da Lei nº 13.203, de 8 de dezembro de 2015, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 1º**

§ 13. É vedada a repactuação do risco hidrológico de que trata este artigo a partir de 1º de janeiro de 2022.” (NR)

Art. 8º Ficam revogados:

I – § 5º do art. 15, da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995;

II – o inciso III do art. 2º-A da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997;

III – o § 10 do art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002;

IV – o § 7º-B do art. 2º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004; e



SF/18807.56355-26



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Tasso Jereissati

V – os §§ 3º, 8º e 9º, do art. 8º, da Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





Relatório de Registro de Presença
CAE, 20/11/2018 às 10h - 38ª, Ordinária
 Comissão de Assuntos Econômicos

MDB			
TITULARES		SUPLENTES	
RAIMUNDO LIRA	PRESENTE	1. EDUARDO BRAGA	PRESENTE
ROBERTO REQUIÃO		2. ROMERO JUCÁ	PRESENTE
GARIBALDI ALVES FILHO	PRESENTE	3. ELMANO FÉRRER	PRESENTE
ROSE DE FREITAS		4. WALDEMIR MOKA	PRESENTE
SIMONE TEBET	PRESENTE	5. AIRTON SANDOVAL	PRESENTE
VALDIR RAUPP	PRESENTE	6. DÁRIO BERGER	
FERNANDO BEZERRA COELHO	PRESENTE		

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PDT, PT)			
TITULARES		SUPLENTES	
GLEISI HOFFMANN		1. GUARACY SILVEIRA	
HUMBERTO COSTA		2. FÁTIMA BEZERRA	
JORGE VIANA	PRESENTE	3. PAULO PAIM	
JOSÉ PIMENTEL	PRESENTE	4. REGINA SOUSA	
LINDBERGH FARIAS		5. PAULO ROCHA	PRESENTE
ACIR GURGACZ	PRESENTE	6. RANDOLFE RODRIGUES	

Bloco Social Democrata (PSDB, DEM)			
TITULARES		SUPLENTES	
TASSO JEREISSATI	PRESENTE	1. ATAÍDES OLIVEIRA	PRESENTE
RICARDO FERRAÇO	PRESENTE	2. DALIRIO BEBER	
JOSÉ SERRA	PRESENTE	3. FLEXA RIBEIRO	PRESENTE
RONALDO CAIADO		4. DAVI ALCOLUMBRE	
JOSÉ AGRIPINO	PRESENTE	5. MARIA DO CARMO ALVES	

Bloco Parlamentar Democracia Progressista (PP, PSD)			
TITULARES		SUPLENTES	
OTTO ALENCAR		1. SÉRGIO PETECÃO	
OMAR AZIZ		2. JOSÉ MEDEIROS	
CIRO NOGUEIRA		3. BENEDITO DE LIRA	

Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania (PPS, PSB, PCdoB, PV, REDE, PODE)			
TITULARES		SUPLENTES	
LÚCIA VÂNIA	PRESENTE	1. VAGO	
LÍDICE DA MATA	PRESENTE	2. CRISTOVAM BUARQUE	
VANESSA GRAZZIOTIN		3. VAGO	

Bloco Moderador (PTB, PRB, PR, PTC)			
TITULARES		SUPLENTES	
WELLINGTON FAGUNDES	PRESENTE	1. PEDRO CHAVES	PRESENTE
ARMANDO MONTEIRO	PRESENTE	2. CÁSSIO CUNHA LIMA	
VICENTINHO ALVES	PRESENTE	3. CIDINHO SANTOS	PRESENTE



Relatório de Registro de Presença**Não Membros Presentes**

WILDER MORAIS

TELMÁRIO MOTA

DECISÃO DA COMISSÃO

(PLS 232/2016)

A COMISSÃO APROVA O RELATÓRIO, QUE PASSA A CONSTITUIR O PARECER DA CAE, FAVORÁVEL AO PROJETO, COM A EMENDA Nº 1 – CAE (SUBSTITUTIVO).

20 de Novembro de 2018

Senador TASSO JEREISSATI

Presidente da Comissão de Assuntos Econômicos



SENADO FEDERAL

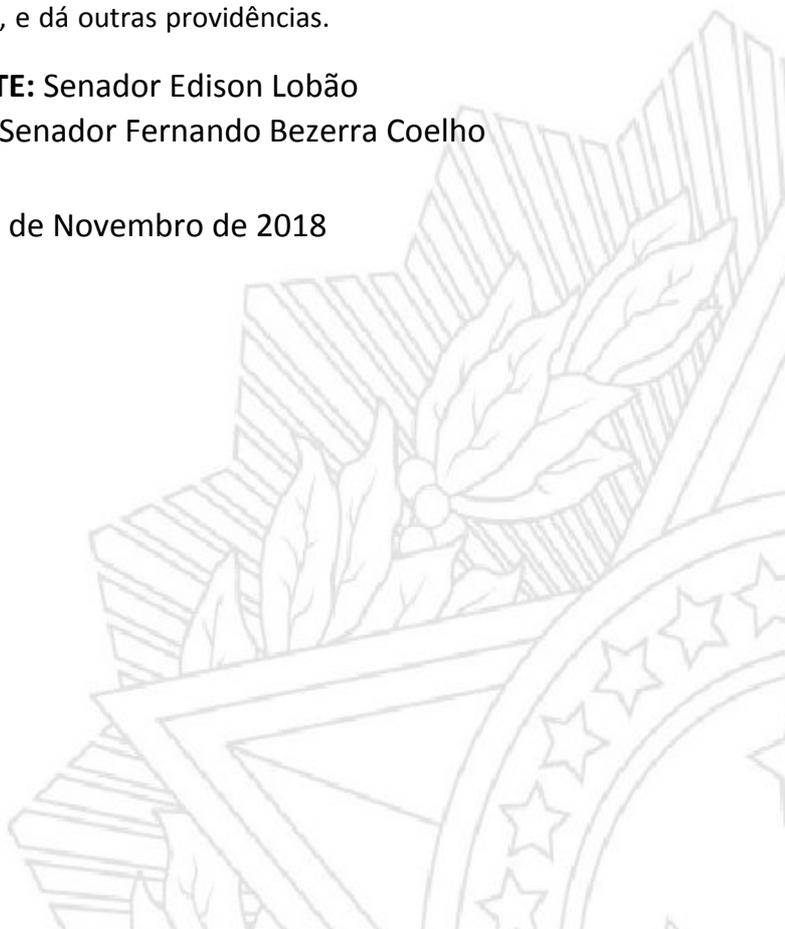
PARECER (SF) Nº 104, DE 2018

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 232, de 2016, do Senador Cássio Cunha Lima, que Dispõe sobre o modelo comercial do setor elétrico, a portabilidade da conta de luz e as concessões de geração de energia elétrica, altera as Leis nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, nº 9.648, de 27 de maio de 1998, nº 10.847, de 15 de março de 2004, nº 10.848, de 15 de março de 2004, e nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, e a Medida Provisória nº 2.227, de 4 de setembro de 2001, e dá outras providências.

PRESIDENTE: Senador Edison Lobão

RELATOR: Senador Fernando Bezerra Coelho

21 de Novembro de 2018





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho

PARECER N° , DE 2018

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 232, de 2016, do Senador Cássio Cunha Lima, que *dispõe sobre o modelo comercial do setor elétrico, a portabilidade da conta de luz e as concessões de geração de energia elétrica, altera as Leis nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, nº 9.648, de 27 de maio de 1998, nº 10.847, de 15 de março de 2004, nº 10.848, de 15 de março de 2004, e nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, e a Medida Provisória nº 2.227, de 4 de setembro de 2001, e dá outras providências.*

Relator: Senador **FERNANDO BEZERRA COELHO**

I – RELATÓRIO

Tramita nesta Comissão, após ser aprovado na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), na forma do Substitutivo apresentado pelo Senador Tasso Jereissati, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 232, de 2016, de autoria do Senador Cássio Cunha Lima, que propõe alterações na legislação do setor elétrico visando a expandir o mercado livre de energia elétrica.

Como menciona o Senador Tasso Jereissati, no relatório que apresentou na CAE:

Na sua justificativa, o Senador Cássio Cunha Lima sustenta que é necessário incentivar a liberdade de escolha do consumidor de



SF/18525.15486-86

energia elétrica. Atualmente, só usufruem dessa liberdade (i) os consumidores com carga igual ou superior a 3.000 kW e (ii) os consumidores com carga igual ou superior a 500 kW e inferior a 3.000 kW que compram energia elétrica junto às chamadas fontes incentivadas (denominados de especiais), quais sejam, empreendimentos hidrelétricos com potência de até 50.000 kW e aqueles com base em fontes solar, eólica e biomassa cuja potência injetada nos sistemas de transmissão ou distribuição seja menor ou igual a 50.000 kW. Consumidores com carga inferior a 500 kW não fazem jus a esse direito e somente podem comprar energia elétrica da distribuidora na qual estão conectados. Segundo o autor da proposição, a liberdade de escolha para o consumidor aumenta a concorrência entre as empresas, o que reduz o preço e melhora a qualidade do serviço prestado. Como exemplo, cita o fato de o preço da energia elétrica no mercado livre, como regra, ser inferior ao praticado no mercado regulado.

O PLS propõe reduzir gradualmente os limites de carga para que os consumidores regulados (também denominados de cativos) passem a usufruir o direito de escolher o fornecedor com o qual contratarão a compra de energia elétrica.

O PLS também reduz restrições aplicadas à oferta de energia elétrica. É destacado que a Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, cria uma reserva de mercado porque direciona exclusivamente para os consumidores cativos a energia elétrica gerada por usinas já amortizadas e que tiveram suas concessões prorrogadas; mesmo em caso de usinas existentes licitadas (ou seja, que não aceitaram as condições de prorrogação) há um percentual mínimo a ser destinado ao mercado regulado. Em virtude disso, para usinas com concessões vincendas, o PLS propõe que a outorga seja licitada, e os recursos decorrentes sejam direcionados para a redução de encargos, subsídios e outros custos do setor elétrico. Nessa licitação, proporção de energia elétrica direcionada aos mercados livre e regulado deverá considerar que as usinas prorrogadas nos termos da Lei nº 12.783, de 2013, direciona energia elétrica apenas ao mercado regulado. Em relação às concessões de geração destinadas à autoprodução e à produção independente, o PLS propõe que elas sejam prorrogadas por até trinta anos, sem licitação, como forma de privilegiar a indústria nacional.

Outro aprimoramento proposto pelo PLS é que as concessionárias e as permissionárias de distribuição de energia elétrica passem a se concentrar na sua atividade principal, que é o serviço de distribuição, blindando-as de eventuais excessos de contratação de energia. Além disso, as distribuidoras poderiam realizar leilões descentralizados para comprar energia elétrica para seus clientes.

Finalmente, a proposição determina uma série de ações destinadas: (i) ao despacho por oferta de preços, (ii) ao aumento da transparência dos órgãos decisórios; (iii) ao estabelecimento da



possibilidade de o consumidor vender energia elétrica; (iv) ao aumento do subsídio das fontes incentivadas para centrais geradoras com potência inferior a 1 MW e conectadas à rede de distribuição por meio das unidades consumidoras; e (v) à extensão da tarifa binômia aos consumidores de baixa tensão.

O PLS foi despachado inicialmente para a CAE, onde foi aprovado na forma do substitutivo do Senador Tasso Jereissati. Seguirá, ainda, para a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão terminativa.

II – ANÁLISE

Compete a esta CCJ, de acordo com o Regimento Interno do Senado Federal (RISF) em seu art. 101, inciso I, opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade das matérias que forem submetidas ao seu exame. E, nos termos do inciso II do mesmo art. 101 do RISF, cabe a esta Comissão opinar sobre as matérias de competência da União.

O PLS trata de tema de competência legislativa da União uma vez que: a alínea “b” do inciso XII do art. 21 da Constituição Federal (CF) estabelece que cabe à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços e instalações de energia elétrica; e o art. 22, inciso IV, da CF prevê que compete privativamente à União legislar sobre energia.

Ademais, a proposição se enquadra dentro das competências legislativas do Congresso Nacional, nos termos do art. 61 da Constituição Federal.

Portanto, não vislumbramos na matéria qualquer vício de inconstitucionalidade formal.

O PLS nº 232, de 2016, nos termos da emenda substitutiva aprovada pela CAE, está alinhado com a finalidade de estabelecer normas legais mais consistentes e seguras para a prestação mais eficiente, pelo Estado, do serviço público de energia elétrica. Ao agir assim, beneficia os consumidores de energia elétrica, promove a redução das desigualdades sociais e regionais, contribui para a geração de emprego e renda e contribui para o meio ambiente, conforme explicita o Senador Tasso Jereissati em seu relatório.



Ao permitir que mais consumidores escolham o fornecedor junto ao qual adquirirão energia elétrica, o PLS, na forma de sua emenda substitutiva aprovada pela CAE, está em consonância com as demandas da nossa sociedade, que clama por essa possibilidade. Permite, ainda, que o consumidor privilegie empreendimentos que atendam critérios ambientais e sociais.

Destacamos ainda que a emenda substitutiva corrige distorções sociais e econômicas que contrariam o mandamento constitucional para que o Estado atue em prol da redução de desigualdades econômicas e sociais.

Vale ressaltar, nesse contexto, que o art. 3º da nossa Constituição define como objetivos da República Federativa do Brasil, dentre outros, a construção de uma sociedade livre, justa e solidária e a redução das desigualdades sociais e regionais.

Já o art. 170 da Constituição prevê que a redução das desigualdades regionais também é um princípio da ordem econômica.

Nesse contexto, está claro que a emenda substitutiva aprovada na CAE atua na direção de reduzir desigualdades regionais quando aperfeiçoa ou elimina subsídios tarifários que oneram os cidadãos de menor poder aquisitivo e as regiões menos desenvolvidas.

O substitutivo também promove a livre concorrência, a defesa do consumidor e a defesa do meio ambiente, que, a exemplo da redução das desigualdades regionais, são princípios da ordem econômica, conforme explicita o já citado art. 170 da Constituição Federal.

A defesa do meio ambiente pode ser notada na determinação para valoração dos benefícios ambientais das fontes de geração. A defesa do consumidor é verificada quando damos direito de escolha ao consumidor. A livre concorrência é promovida quando se eliminam reservas de mercado, quando se estimula a concorrência entre fontes de geração e quando se permite que o consumidor tenha um papel ativo no setor elétrico.

Dessa forma, constata-se que a emenda substitutiva aprovada pela CAE está profundamente alinhada com a nossa Constituição porque incorpora princípios constitucionais que devem nortear a atuação do Estado, o qual deve agir no sentido de responder aos anseios da nossa população.



Em face dessas conclusões, e do regular procedimento regimental do exame da matéria, entendemos que esta Comissão pode concluir pela aprovação do PLS, na forma da emenda substitutiva aprovada pela CAE, considerando que o exame de seu mérito e de aspectos técnicos específicos quanto à política de energia elétrica do Brasil cabe à CAE, que já se manifestou favoravelmente, e à CI, que ainda se debruçará sobre a matéria.

III – VOTO

Diante do exposto, voto pela aprovação do PLS nº 232, de 2016, na forma da emenda substitutiva aprovada pela CAE.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





SENADO FEDERAL - SECRETARIA DE COMISSÕES

Relatório Parcial de Registro de Presença 7

Reunião: 35ª Reunião, Ordinária, da CCJ

Data: 21 de novembro de 2018 (quarta-feira), às 10h

Local: Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 3

Item 29 - PLS 232/2016, 21/11/2018 10:20:34

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ

TITULARES		SUPLENTES	
Maioria			
Jader Barbalho (MDB)		1. Roberto Requião (MDB)	
Edison Lobão (MDB)	Presente	2. Romero Jucá (MDB)	
Eduardo Braga (MDB)		3. Fernando Bezerra Coelho (MDB)	Presente
Simone Tebet (MDB)	Presente	4. Garibaldi Alves Filho (MDB)	
Valdir Raupp (MDB)	Presente	5. Waldemir Moka (MDB)	Presente
Marta Suplicy (MDB)	Presente	6. Rose de Freitas (PODE)	Presente
José Maranhão (MDB)		7. Dário Berger (MDB)	
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PDT, PT)			
Jorge Viana (PT)		1. Humberto Costa (PT)	
José Pimentel (PT)	Presente	2. Lindbergh Farias (PT)	
Fátima Bezerra (PT)		3. Regina Sousa (PT)	
Gleisi Hoffmann (PT)		4. Hélio José (PROS)	Presente
Paulo Paim (PT)	Presente	5. Ângela Portela (PDT)	Presente
Acir Gurgacz (PDT)	Presente	6. Sérgio Petecão (PSD)	
Bloco Social Democrata (DEM, PSDB)			
Aécio Neves (PSDB)		1. Ricardo Ferraço (PSDB)	
Antonio Anastasia (PSDB)	Presente	2. Cássio Cunha Lima (PSDB)	
Flexa Ribeiro (PSDB)	Presente	3. Eduardo Amorim (PSDB)	Presente
Wilder Moraes (DEM)		4. Ronaldo Caiado (DEM)	
Maria do Carmo Alves (DEM)	Presente	5. José Serra (PSDB)	
Bloco Parlamentar Democracia Progressista (PP, PSD)			
Lasier Martins (PSD)	Presente	1. Ivo Cassol (PP)	
Benedito de Lira (PP)		2. Ana Amélia (PP)	Presente
Ciro Nogueira (PP)		3. Omar Aziz (PSD)	
Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania (PODE, PPS, PSB, PCdoB, PV, REDE)			
Antonio Carlos Valadares (PSB)		1. Alvaro Dias (PODE)	
Lídice da Mata (PSB)		2. João Capiberibe (PSB)	
Randolfe Rodrigues (REDE)	Presente	3. Vanessa Grazziotin (PCdoB)	
Bloco Moderador (PTC, PR, PTB, PRB)			
Armando Monteiro (PTB)		1. Cidinho Santos (PR)	
Eduardo Lopes (PRB)		2. Vicentinho Alves (PR)	Presente
Magno Malta (PR)		3. Wellington Fagundes (PR)	Presente

DECISÃO DA COMISSÃO**(PLS 232/2016)**

NA 35ª REUNIÃO ORDINÁRIA, REALIZADA NESTA DATA, A COMISSÃO APROVA O RELATÓRIO DO SENADOR FERNANDO BEZERRA, QUE PASSA A CONSTITUIR O PARECER DA CCJ, FAVORÁVEL AO PROJETO, NOS TERMOS DA EMENDA Nº 1-CAE-CCJ (SUBSTITUTIVO).

21 de Novembro de 2018

Senador EDISON LOBÃO

Presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

2



PARECER N° , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 8, de 2013 (PL nº 1023/2011), do Deputado Esperidião Amin, que *altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, para dispor sobre a cobrança de pedágio.*



Relator: Senador **JAYME CAMPOS**

I – RELATÓRIO

Encontra-se para análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei da Câmara nº 8, de 2013, do então Deputado Esperidião Amin, que “altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, para dispor sobre a cobrança de pedágio”.

O projeto contém quatro artigos, a seguir descritos. O primeiro tem caráter meramente formal, e enuncia os objetivos da proposta. O segundo, por seu turno, insere um novo art. 4º-A na Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996 (“autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais”), cujo *caput* determina que fica isento do pagamento de pedágio o veículo cujo proprietário “possua residência ou exerça atividade profissional permanente” no município onde a praça de pedágio esteja instalada”. Este art. 4º-A contém seis parágrafos que especificam as regras para usufruto do benefício ali tratado: credenciamento obrigatório do veículo pelo concessionário e pelo poder concedente (§ 1º), na forma do regulamento (§ 2º); e revisão prévia da tarifa de pedágio para reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão (§§ 3º a 6º).

O art. 3º do projeto determina que o reequilíbrio econômico-financeiro seja realizado automaticamente no primeiro dia do ano seguinte ao da entrada em vigor da lei que decorrer do projeto, de modo a cobrir o percentual de isenções concedidas em relação ao total de veículos do ano anterior. O cálculo, a partir daí, será refeito a cada ano, ou a critério do concessionário, em acordo celebrado com o poder concedente. Por fim, o art. 4º determina a vigência imediata da lei que decorrer do projeto.

A justificação do projeto relata o ônus desproporcional que recai sobre os ombros da população dos municípios onde estão localizadas as praças de pedágio. O projeto, portanto, visa a corrigir essa distorção propondo a isenção aqui analisada.

O projeto foi distribuído às Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania; de Serviços de Infraestrutura; e de Assuntos Econômicos. Na CCJ, recebeu duas emendas, que não foram acatadas no parecer do Senador Benedito de Lira, que concluiu pela aprovação da matéria. Arquivada ao fim da legislatura passada, o projeto foi desarquivado pelo próprio autor, hoje Senador, Esperidião Amin, e volta a tramitar nas mesmas comissões, inclusive valendo a aprovação realizada na CCJ.

Não há emendas adicionais a analisar.

II – ANÁLISE

Nos termos do Regimento Interno do Senado Federal, cabe à CI pronunciar-se sobre transportes terrestres.

Como a matéria ainda será analisada pela CAE, deixaremos a análise dos aspectos formais para a última Comissão. Passamos a analisar o mérito da proposição.

Reconhecemos que os custos impostos aos usuários das vias concedidas que realizam deslocamentos de natureza metropolitana-pendular diários são desproporcionais. E é exatamente o alívio do encargo imposto a esses usuários que objetiva o PLC nº 8, de 2013.

Entretanto, na forma como proposto pelo PLC, isenção pode gerar dificuldades para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro das concessões.



Por um lado, a isenção proposta teria como consequência a redução do custo total do deslocamento, o que criaria um estímulo a uma maior utilização da infraestrutura pelos usuários não-pagantes. Esse comportamento, por sua vez, demandaria mais manutenção e, conseqüentemente, maiores custos para o concessionário. Por outro lado, o inexorável aumento das tarifas para os demais usuários teria o efeito inverso, isto é, como o custo total de seu deslocamento aumentaria, geraria o estímulo a uma menor utilização da rodovia, reduzindo ainda mais a receita do concessionário, demandando nova rodada de reequilíbrio econômico-financeiro, em um círculo vicioso que dificultaria a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

Tendo em vista que o objetivo maior do PLC ora em análise é eliminar a cobrança exacerbada dos usuários das rodovias concedidas que realizam deslocamentos curtos mas circulam por trecho interceptado por praça de pedágio e, portanto, pagam pelo uso da rodovia valor desproporcional ao deslocamento realizado, entendemos que solução mais coerente seria criar condições para a adequada implementação da cobrança de pedágio operado por meio de sistemas de livre passagem, sem praças de pedágio, com bloqueio viário eletrônico, conhecido como Sistema “Free Flow”.

A implantação de Sistema “Free Flow” permite pagamentos mais justos uma vez que a sua cobrança se dá pelo uso proporcional da via.

Nesse intuito, propomos substitutivo com o objetivo de alterar a legislação de maneira a viabilizar a utilização desse tipo de cobrança por parte das concessionárias de rodovias.

Todas as medidas propostas pelo substitutivo pretendem garantir a efetiva arrecadação dos pedágios, cujo valor cobrado de cada usuário será proporcional ao trecho efetivamente utilizado e, portanto, mais justo. Ademais, propomos ainda diversas medidas no intuito de garantir a efetiva arrecadação dos valores devidos pelo uso da via pedagiada.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 8, de 2013, na forma do seguinte substitutivo:



EMENDA Nº (SUBSTITUTIVO)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e a Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, para estabelecer condições para a adequada implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece condições para a adequada implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem, com o intuito de possibilitar pagamentos que guardem maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado.

Parágrafo único. O Ministério da Infraestrutura regulamentará o sistema de livre passagem, inclusive possibilitando a concessão de benefícios tarifários a usuários frequentes, limitados ao abatimento de tributos municipais incidentes sobre a receita de exploração da rodovia.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 115.**

.....
§ 10. Além do disposto no *caput*, os veículos deverão possuir dispositivo de identificação eletrônica, na forma definida pelo CONTRAN.” (NR)

“**Art. 209.** Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, ou deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos:

Infração - grave;

Penalidade - multa.”(NR)

“**Art. 209-A.** Evadir-se da cobrança pelo uso de rodovias para não efetuar o seu pagamento, ou deixar de efetuá-lo na forma estabelecida:

Infração - grave;



Penalidade - multa.

Parágrafo único. O CONTRAN definirá os procedimentos técnicos e administrativos, no âmbito do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), para garantir a correta identificação dos veículos e para acesso e integração de informações entre os órgãos e entidades envolvidos no processo, para fins de implementação da cobrança de pedágio operado por meio de sistemas de livre passagem.”

“**Art.320**.....

§3º O valor das multas arrecadadas por aplicação do art. 209-A poderá ser destinado à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de concessão de rodovias, no limite dos desequilíbrios apurados em decorrência do não pagamento do pedágio por usuários da via, nos termos de regulamento expedido pelo Ministério da Infraestrutura.”(NR)

Art. 3º A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 24.**

XVII - exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas nos incisos VI, quanto à infração prevista no artigo 209-A, e VIII do art. 21 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, nas rodovias federais por ela administradas.

.....”(NR)

“**Art. 26.**

§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput, a ANTT cuidará de compatibilizar a tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado, bem como de utilizar sistema tarifário que garanta ao usuário a cobrança proporcional ao uso efetivo da infraestrutura;

.....”(NR)

Art. 4º O Executivo regulamentará o disposto no parágrafo único do art. 1º no prazo de 180 dias.



Art. 5º No prazo de 180 dias o CONTRAN regulamentará o dispositivo de que trata o § 10 do art. 115 e os procedimento de que trata o art. 209-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 8, DE 2013

(nº 1.023/2011, na Casa de origem, do Deputado Esperidião Amin)

Altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, para dispor sobre a cobrança de pedágio.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo à Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, que autoriza a União a delegar aos Municípios, aos Estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais, com o intuito de conceder isenção de pagamento de pedágio aos que possuam residência permanente ou exerçam atividades profissionais permanentes no Município em que se localiza praça de cobrança de pedágio.

Art. 2º A Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 4º-A:

“Art. 4º-A É isento do pagamento de tarifa de pedágio o veículo cujo proprietário possua residência permanente ou exerça atividade profissional permanente no próprio Município em que esteja localizada praça de cobrança de pedágio.

§ 1º Para se beneficiar da isenção na praça de cobrança de pedágio do Município em que reside ou trabalha, o proprietário deverá ter seu veículo credenciado pelo poder concedente e pelo concessionário, periodicamente.

§ 2º Os procedimentos aplicáveis ao credenciamento a que se refere o § 1º deste artigo serão fixados em regulamento.

§ 3º A isenção fixada no *caput* deste artigo dá ensejo a que o concessionário reclame ao poder concedente, se assim julgar necessário, a revisão da tarifa de pedágio, com o objetivo de manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

§ 4º Em havendo reclamação do concessionário, nos termos previstos no art. 4º, a isenção somente terá lugar após deliberação do poder concedente quanto à manutenção ou revisão das tarifas existentes.

§ 5º Na hipótese de o poder concedente decidir pela improcedência da reclamação feita pelo concessionário, este poderá recorrer a processo amigável de solução de divergência contratual, nos termos previstos no contrato de concessão, sem que, todavia, no decorrer do período de resolução do conflito, fique prejudicada a concessão do benefício instituído por este artigo.

§ 6º O disposto no *caput* aplica-se, também, às rodovias federais que, tendo sido delegadas pela União ao Distrito Federal, aos Estados ou aos Municípios, sejam exploradas pela iniciativa privada, mediante concessão."

Art. 3º O reequilíbrio econômico pelo cumprimento do disposto no § 3º do art. 4º-A da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, dar-se-á automaticamente a partir do primeiro dia do ano subsequente à entrada em vigor desta Lei, calculando-se o percentual de reajuste no mesmo percentual do volume de isenções em relação ao volume total de veículos do ano anterior, sendo refeito a cada ano o referido cálculo, ou a critério do

concessionário em acordo com o poder concedente, a dilação do prazo de concessão para atender o reequilíbrio.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 1.023, DE 2011

Altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, para dispor sobre a cobrança de pedágio,

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo à Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, "que autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais", com o intuito de conceder isenção de pagamento de pedágio aos que possuam residência permanente ou exerçam atividades profissionais permanentes no município em que se localiza praça de cobrança de pedágio.

Art. 2º A Lei nº 9.277, de 1996, passa a vigorar com o acréscimo do seguinte dispositivo:

"Art. 4º-A. É isento do pagamento de tarifa de pedágio o veículo cujo proprietário possua residência permanente ou exerça atividade profissional permanente no próprio município em que esteja localizada praça de cobrança de pedágio.

§ 1º Para se beneficiar da isenção na praça de cobrança de pedágio do município em que reside ou trabalha, o proprietário deverá ter seu veículo credenciado pelo poder concedente e pelo concessionário, periodicamente.

§ 2º Os procedimentos aplicáveis ao credenciamento a que se refere o § 1º deste artigo serão fixados em regulamento.

§ 3º A isenção fixada no caput deste artigo dá ensejo a que o concessionário reclame ao poder concedente, se assim julgar necessário, a revisão da tarifa de pedágio, com o objetivo de manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

§ 4º Em havendo reclamação do concessionário, nos termos previstos no artigo anterior, a isenção somente terá lugar após deliberação do poder concedente quanto à manutenção ou revisão das tarifas existentes.

§ 5º Na hipótese de o poder concedente decidir pela improcedência da reclamação feita pelo concessionário, este poderá recorrer a processo amigável de solução de divergência contratual, nos termos previstos no contrato de concessão, sem que, todavia, no decorrer do período de resolução do conflito, fique prejudicada a concessão do benefício instituído por este artigo.

§ 6º O disposto no caput aplica-se, também, às rodovias federais que, tendo sido delegadas pela União ao Distrito Federal, aos Estados ou aos Municípios, sejam exploradas pela iniciativa privada, mediante concessão.”

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

JUSTIFICAÇÃO

Recolo em discussão na Casa proposta originalmente apresentada pela deputada Angela Amin, em 2008. Trata-se de projeto de lei que concede isenção de pagamento de pedágio a pessoas que morem ou trabalhem em município no qual esteja instalada praça de cobrança. A gratuidade, por óbvio, só abrange a praça de cobrança do município em que o beneficiado resida ou trabalhe.

Em que pese ter recebido parecer favorável de todos os relatores nas comissões encarregadas de analisá-lo – Comissões de Viação e Transportes, de Finanças e Tributação e de Constituição e Justiça e de Cidadania – o Projeto de Lei nº 3.062/08 terminou por ser arquivado em virtude do que dispõe o art. 105 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

O fato de a CCJC não ter tido tempo hábil de apreciar o parecer do relator, na legislatura passada, penso eu, não pode condenar matéria que tão boa acolhida recebeu neste Parlamento – friso que o projeto tramitava sob regime de apreciação conclusiva pelas comissões. É o que me move a reapresentá-lo.

Esclareço, todavia, que a proposta não volta com seu texto primitivo, mas já com sugestões incorporadas no processo de tramitação do PL 3.062/08, além de pequenas modificações feitas por mim, as quais, suponho, poderão trazer mais clareza à redação final.

Feitas essas considerações, gostaria de reproduzir a justificação que acompanhou o PL 3.062/08, posto que seus argumentos continuam válidos.

"Nos últimos anos, a carência de recursos públicos para a realização de investimentos em infra-estrutura levou à adoção de uma política de concessão de rodovias à exploração por parte da iniciativa privada, mediante a cobrança de pedágio. Tal movimento, que inclui tanto os trechos rodoviários licitados diretamente pelo órgão competente da União, como aqueles delegados por convênio a Estados e Municípios e, então, repassados à exploração comercial, viabilizou a implementação de melhorias importantes para a nossa malha rodoviária, mas trouxe também inconvenientes que, só com o tempo estão sendo percebidos e corrigidos.

Um dos problemas mais comuns diz respeito ao ônus desproporcional que pesa sobre a população dos Municípios onde se instalam as praças de cobrança de pedágio. De fato, essa população é penalizada economicamente em seus deslocamentos diários, para trabalhar, estudar ou fazer compras, realizados muitas vezes no âmbito do território do próprio Município. Indústrias e produtores rurais, empresas que realizam entregas a domicílio ou profissionais que atendem a área rural se vêem às voltas com um aumento, difícil de suportar, de seu custo operacional.

Assim, a simples decisão de localizar uma praça de cobrança de pedágio num determinado Município pode comprometer seriamente a competitividade das atividades econômicas nele localizadas e, por conseguinte, a competitividade do próprio Município. No mundo globalizado em que vivemos, tal situação pode assumir contornos inimagináveis, em termos de estagnação da economia local, redução do número de empregos e evasão populacional.

Para tentar corrigir essa distorção, estamos oferecendo à apreciação da Casa a presente proposta, que visa isentar do pagamento de tarifa de pedágio os veículos cujos proprietários possuam residência permanente ou que exerçam atividades profissionais permanentes no Município em que se localizar a praça de pedágio. Para evitar desvios e mal uso da norma, estamos prevendo que o benefício da isenção dependa de cadastramento e identificação dos veículos pelo órgão executivo de trânsito com jurisdição no Município onde se localizar a praça de pedágio.

Dessa forma, esperamos estar contribuindo sobremaneira para que a cobrança de pedágio, necessária aos investimentos demandados por nossas rodovias, seja realizada de forma justa e equânime.”

Sala das Sessões, em 13 de abril de 2011.

Deputado **ESPERIDIÃO AMIN**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 9.277, DE 10 DE MAIO DE 1996.

Autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais.

.....

Art. 4º Para a consecução dos objetivos indicados nesta Lei, poderá o Município, o Estado ou o Distrito Federal explorar a via ou o porto diretamente ou através de concessão, nos termos das leis federais que regem as concessões e da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

Art. 5º A União poderá destinar recursos financeiros à construção, conservação, melhoramento e operação das rodovias ou trechos de rodovias e obras rodoviárias federais ou aos portos, objeto de delegação, desde que tais obras e serviços não sejam de responsabilidade do concessionário.

.....

(Às Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania; e de Serviços de Infraestrutura; e de Assuntos Econômicos)

Publicado no DSF, de 02/04/2013.

PARECER N° , DE 2016

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 8, de 2013, do Deputado Esperidião Amin, que altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, para dispor sobre a isenção de cobrança de pedágio.

RELATOR: Senador **BENEDITO DE LIRA**

I – RELATÓRIO

Vem à análise desta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 8, de 2013, que altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, para dispor sobre a isenção de cobrança de pedágio.

O PLC insere na Lei nº 9.277, de 1996, um art. 4º-A, cujo *caput* isenta do pagamento de tarifa de pedágio o veículo cujo proprietário possua residência permanente ou exerça atividade profissional permanente no Município em que esteja localizada a praça de cobrança de pedágio.

Os §§ 1º e 2º do art. 4º-A remetem ao regulamento a especificação do procedimento para se conseguir a isenção, que ficará condicionada ao cadastramento periódico dos proprietários dos veículos.

Já os demais parágrafos dispõem sobre o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, caso a exploração da rodovia tenha sido

concedida. Nesse caso, o concessionário poderá reclamar o reajuste da tarifa, o que será decidido pelo poder concedente.

O art. 3º do PLC determina que, a partir da entrada em vigor da nova Lei, o reajuste será realizado automaticamente no primeiro dia do ano seguinte, de modo a cobrir o percentual de isenções concedidas em relação ao total de veículos do ano anterior. O cálculo, a partir daí, será feito a cada ano, ou a critério do concessionário, em acordo celebrado com o poder concedente.

O PLC obteve, na Câmara dos Deputados, parecer favorável em todas as comissões pelas quais tramitou, a saber: Comissão de Viação e Transportes, Comissão de Finanças e Tributação e Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Aprovado na casa iniciadora, foi remetido ao Senado Federal, nos termos do art. 65, *caput*, da Constituição Federal (CF), e distribuído à CCJ e às Comissões de Serviços de Infraestrutura (CI) e de Assuntos Econômicos (CAE).

Na CCJ, foram apresentadas duas emendas, ambas de autoria do Senador Eduardo Suplicy, que visam a ampliar a isenção, atingindo, também, pessoas matriculadas em cursos de instituição de ensino superior regular situada no Município em que está localizada a praça do pedágio.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 101, I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), cabe à CCJ opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade da proposição.

Do ponto de vista constitucional, não há qualquer vício que impeça a aprovação do PLC.

Com efeito, a União possui competência para legislar sobre o tema, pois se trata de regulamentar a gestão da cobrança de taxas pela utilização de rodovias *federais* cuja administração é delegada a Estados e Municípios. Logo, a União é constitucionalmente autorizada a determinar os parâmetros de definição da hipótese de incidência do tributo.

A iniciativa da proposição também não apresenta qualquer nulidade. Com efeito, trata-se de projeto de autoria de parlamentar que busca dar isenção de tributo (taxa).

Sobre o tema, a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal (STF) reconhece que não existe qualquer vício de iniciativa, uma vez que a propositura de projetos de lei acerca de tributos da União não é privativa do Executivo (STF, Pleno, Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 724/RS, Relator Ministro Celso de Mello).

Em termos regimentais, a proposição foi encaminhada às comissões competentes para emitir parecer sobre a matéria, e recebeu emendas, perante a CCJ, de forma tempestiva.

Também não verificamos defeitos de técnica legislativa no projeto, o que permite concluir pela sua constitucionalidade, regimentalidade e juridicidade.

Quanto ao mérito, consideramos que o projeto é conveniente e oportuno, trazendo imbuída em sua justificativa uma preocupação de justiça social – qual seja, a de evitar que as pessoas residentes no Município que sedia a praça de pedágio sejam penalizadas por esse fato.

No tocante às emendas apresentadas, embora carregadas de intenção mais do que nobre, consideramos que devem ser rejeitadas. Realmente, a ampliação da regra de isenção prevista no PLC não foi acompanhada de análise sobre o eventual impacto na revisão da tarifa. Nesse contexto, a ampliação da incidência da hipótese de isenção poderia se tornar contraproducente, por elevar demasiadamente a tarifa de pedágio, principalmente em Municípios que sejam polos universitários.

III – VOTO

Por todo o exposto, em razão da constitucionalidade, regimentalidade, juridicidade do PLC nº 8, de 2013, votamos pela sua aprovação, e pela rejeição das Emendas nº 1 e 2-CCJ.

Sala da Comissão, 13 de abril de 2016.

Senador JOSÉ MARANHÃO, Presidente

Senador BENEDITO DE LIRA, Relator

3

PARECER N° , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 30, de 2018 (PL nº 274/2015), do Deputado Rodrigo Maia, que *altera o art. 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e dispõe sobre as condições de transporte de animais domésticos.*



Relator: Senador **VENEZIANO VITAL DO RÊGO**

I – RELATÓRIO

A Comissão de Serviços de Infraestrutura passa a analisar o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 30, de 2018, de autoria do Deputado Rodrigo Maia, que dispõe sobre as condições de transporte de animais domésticos.

A proposta, em seu primeiro artigo, pretende acrescentar às competências da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a expedição de normas e o estabelecimento de padrões mínimos de segurança, higiene e conforto para o transporte de animais domésticos.

Em continuidade, a proposta em análise assegura o direito de transporte de animais domésticos nas linhas regulares nacionais, interestaduais e intermunicipais de transporte terrestre, aéreo e aquaviário. O peso do animal não poderá ser incluído na franquia de bagagem, sendo facultada à empresa a cobrança de valor adicional pelo transporte conforme critérios determinados pela agência reguladora competente de cada setor.

Além da apresentação de documento firmado por médico veterinário que ateste as boas condições de saúde do animal, emitido no período de quinze dias antes da data de embarque e da carteira de vacinação atualizada, na qual conste, no mínimo, as vacinas antirrábica e polivalente, os animais, para serem embarcados, deverão estar devidamente higienizados e serem acondicionados em caixas de transporte apropriadas ou similares durante toda a sua permanência no veículo.

O local e forma de transporte dos animais serão definidos pela empresa de transporte, de modo que lhes sejam oferecidas condições de proteção e conforto.

A critério da empresa, o transporte do animal doméstico de até oito quilogramas, limitado a dois animais por viagem, poderá ser feito na cabine de passageiros. O animal deverá ficar em compartimento apropriado, com segurança, e sem causar desconforto aos demais passageiros.

A proposição veda o transporte os animais domésticos em via terrestre por mais de doze horas seguidas sem o devido descanso, bem como o transporte de animal fraco, doente, ferido, ou em adiantado estado de gestação, exceto na hipótese de atendimento de urgência e desde que a empresa transportadora tenha condições técnicas de realizar o transporte sem prejuízo à segurança e à saúde dos passageiros.

Em virtude de questões específicas relativas à saúde e à segurança dos animais, desde que apresente documento emitido por médico veterinário com as razões que desaconselham o transporte, a empresa de transporte aéreo poderá impor condições ao transporte de animais domésticos, ou recusar-se a fazê-lo,



Por fim, o usuário terá o embarque recusado ou será determinado seu desembarque quando transportar ou pretender embarcar animais domésticos sem o devido acondicionamento ou em desacordo com o disposto nesta Lei ou em outras disposições legais.

O projeto foi distribuído a esta Comissão e à Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização, Controle e Defesa do Consumidor.

II – ANÁLISE

O transporte de animais é superficialmente tratado pelas normas atuais, de modo que os proprietários não têm certeza acerca do direito ao transporte de seus animais de estimação, nem sob quais condições podem fazê-lo. De maneira geral, são as empresas transportadoras que definem as regras a serem seguidas.

A Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ, ao tratar do tema, estipula as regras para a recusa do embarque ou da determinação do desembarque do passageiro. A Resolução nº 1.274, de 3 de fevereiro de 2009, da ANTAQ, determina que o usuário terá recusado o embarque ou determinado o seu desembarque quando, entre outros motivos, transportar ou pretender embarcar animais domésticos sem o devido acondicionamento ou em desacordo com outras disposições legais e regulamentares; e transportar ou pretender embarcar animais silvestres sem o devido acondicionamento e sem autorização do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, ou em desacordo com outras disposições legais e regulamentares.



No mesmo caminho, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, em sua Resolução 1.383, de 29 de março de 2006, determina que o usuário terá recusado o embarque ou determinado seu desembarque, quando, dentre outros, transportar ou pretender embarcar consigo animais domésticos ou silvestres, sem o devido acondicionamento ou em desacordo com disposições legais ou regulamentares.

No setor aéreo, ao tratar das condições gerais de transportes, a Portaria do Comando da Aeronáutica nº 676/GC-5, de 13 de novembro de 2000, trata do transporte de animais vivos.

A portaria estipula que os animais vivos poderão ser transportados em aeronaves não cargueiras, em compartimento destinado a carga e bagagem, sendo admitido o transporte de animais domésticos (cães e gatos) na cabine de passageiros, desde que sejam transportados com segurança, em embalagem apropriada, e não acarretem desconforto aos demais passageiros.

Permite, ainda, além da franquia de bagagem e livre de pagamento, o transporte de cão treinado para conduzir deficiente visual ou auditivo, que dependa inteiramente dele.

Adicionalmente, é determinado que, por ocasião do embarque, o passageiro deverá apresentar atestado de sanidade do animal, fornecido pela Secretaria de Agricultura Estadual, Posto do Departamento de Defesa Animal ou por médico veterinário.

As normas atuais não garantem explicitamente o direito dos passageiros ao transporte de seus animais domésticos e, mesmo tempo, não trazem regras claras quanto às condições para que esse transporte ocorra.



Dessa forma, a proposição em apreço, ao garantir esse direito aos passageiros e ao trazer um conjunto mínimos de regras para esse transporte, preenche essa lacuna no regramento atual sobre o assunto.

Ademais, indo ao encontro da pretensão inicial do autor da proposição, que acresceu às competências da Anac a expedição de normas e o estabelecimento de padrões mínimos de segurança, higiene e conforto para o transporte de animais domésticos, considero pertinente o mesmo seja feito em relação as demais agências reguladoras do setor.

III – VOTO

Ante o exposto, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 30, de 2018, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº - CI

Dê-se à ementa do Projeto de Lei da Câmara nº 30, de 2018, a seguinte redação:

“Dispõe sobre as condições de transporte de animais domésticos e altera as Leis nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e 10.233, de 5 de junho de 2001.”

EMENDA Nº - CI

Insira-se o seguinte art. 2º ao Projeto de Lei da Câmara nº 30, de 2018, renumerando-se os demais:

Art. 2º Os arts. 24 e 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 24**

.....

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, à prestação de serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados e fomentando a competição, bem



como ao transporte de animais doméstico, estabelecendo padrões mínimos de segurança, higiene e conforto;

.....” (NR)

“Art. 27.....

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores, bem como ao transporte de animais doméstico, estabelecendo padrões mínimos de segurança, higiene e conforto;

.....” (NR)

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 30, DE 2018

(nº 274/2015, na Câmara dos Deputados)

Altera o art. 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e dispõe sobre as condições de transporte de animais domésticos.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

- [Texto do projeto de lei da Câmara](#)
- [Legislação citada](#)
- [Projeto original](#)

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1299067&filename=PL-274-2015



[Página da matéria](#)

Altera o art. 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e dispõe sobre as condições de transporte de animais domésticos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, para ampliar a competência da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), e dispõe sobre as condições de transporte de animais domésticos.

Art. 2º O art. 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso L:

“Art. 8º

.....

L - expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança, higiene e conforto para o transporte de animais domésticos.

.....”(NR)

Art. 3º Aos proprietários de animais domésticos fica assegurado o direito de transporte dos animais nas linhas regulares nacionais, interestaduais e intermunicipais de transporte terrestre, aéreo e aquaviário, nos termos do disposto nesta Lei.

§ 1º O peso do animal não poderá ser incluído na franquia da bagagem e será facultada à empresa a cobrança de valor adicional pelo transporte do animal de estimação, de acordo com critérios determinados pela agência reguladora competente de cada setor de transporte.

§ 2º Para o exercício do direito de transporte dos animais domésticos de que trata esta Lei, o proprietário do

animal de estimação deverá apresentar os seguintes documentos comprobatórios da sanidade do animal doméstico:

I - documento firmado por médico veterinário que ateste as boas condições de saúde do animal, emitido no período de 15 (quinze) dias antes da data de embarque; e

II - carteira de vacinação atualizada, na qual conste, no mínimo, as vacinas antirrábica e polivalente.

§ 3º Para que sejam embarcados, os animais deverão estar devidamente higienizados.

Art. 4º Os animais deverão ser acondicionados em caixas de transporte apropriadas ou similares durante toda a sua permanência no veículo e deverão ser transportados em local e forma definidos pela empresa de transporte, de modo que lhes sejam oferecidas condições de proteção e conforto.

§ 1º No transporte de animais domésticos é vedado:

I - transportar os animais domésticos em via terrestre por mais de 12 (doze) horas seguidas sem o devido descanso;

II - transportar animal fraco, doente, ferido, ou em adiantado estado de gestação, exceto na hipótese de atendimento de urgência e desde que a empresa transportadora tenha condições técnicas de realizar o transporte sem prejuízo à segurança e à saúde dos passageiros.

§ 2º A empresa de transporte aéreo poderá impor condições ao transporte de animais domésticos, ou recusar-se a fazê-lo, em virtude de questões específicas relativas à saúde e à segurança dos animais, desde que apresente documento emitido por médico veterinário com as razões que desaconselham o transporte.

Art. 5º Sem prejuízo das demais normas regulamentares e de segurança, o animal doméstico de até 8 kg (oito quilogramas) poderá ser transportado na cabine de passageiros, a critério da empresa de transporte e deverá ficar em compartimento apropriado, com segurança, e sem causar desconforto aos demais passageiros.

§ 1º O transporte dos animais domésticos com mais de 8 kg (oito quilogramas) não poderá ser efetuado na cabine de passageiros.

§ 2º O transporte de animais domésticos na cabine de passageiros fica limitado a 2 (dois) animais por veículo, a cada viagem.

Art. 6º Ao deficiente visual é garantido o direito de ingressar e permanecer acompanhado de cão-guia nos transportes de que trata esta Lei, independentemente do peso do animal e do pagamento de tarifa.

Art. 7º O usuário terá o embarque recusado ou será determinado seu desembarque quando transportar ou pretender embarcar animais domésticos sem o devido acondicionamento ou em desacordo com o disposto nesta Lei ou em outras disposições legais.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de abril de 2018.

RODRIGO MAIA
Presidente

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 11.182, de 27 de Setembro de 2005 - Lei da ANAC - 11182/05

<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2005;11182>

- artigo 8º

4

PARECER N° , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 2.124, de 2019 (PL nº 3971/2015), do Deputado Hildo Rocha, que *inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.*



Relator: Senador **WEVERTON**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 2.124, de 2019, de autoria do Deputado Hildo Rocha, visa a incluir trecho rodoviário, com extensão de 140 km, ligando a BR-402 à BR-222, no Estado do Maranhão, na “Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal” integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

A proposição é constituída de três artigos. O primeiro descreve o objetivo da proposição, a saber: alterar a relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional Viação – PNV.

O segundo altera a referida relação para acrescentar o trecho rodoviário descrito. O terceiro artigo traz a cláusula de vigência como imediata.

O autor da proposição assevera que as rodovias federais existentes em todos os Estados têm como principal função permitir a integração dos espaços geográficos que apresentam maior possibilidade de desenvolvimento econômico e, partindo dessa premissa, considera que as áreas localizadas mais próximas ao litoral maranhense e na região a leste da capital, São Luís, podem ser utilizadas para indução de crescimento econômico e social.

Nesse contexto, as rodovias federais mais importantes para essa região são a BR-135, que, saindo da cidade de São Luís desce e cruza a BR-402 e, mais abaixo, a BR-222, seguindo na direção sul para interior do País.

O autor então aponta que seria fundamental, para a melhoria do transporte rodoviário na região, a existência de um outro trecho rodoviário ligando as rodovias BR – 222 e BR-402. Para o autor, a ligação proposta seria fundamental para a melhoria do transporte rodoviário na região.

No Senado, o projeto foi distribuído apenas à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI). Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do Regimento Interno do Senado Federal, cabe à CI pronunciar-se sobre transportes terrestres e, por força da tramitação exclusiva nesta Comissão, compete-nos também a análise dos aspectos formais da proposição, como a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Quanto aos requisitos formais e materiais de constitucionalidade, consideramos que esses estão atendidos, pois, em conformidade com disposto no art. 22, inciso XI, da Constituição Federal (CF) compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transportes. Ademais, a matéria se insere no âmbito das atribuições do Congresso Nacional, em conformidade com o *caput* do art. 48 da CF, não havendo reserva temática a respeito (art. 61, § 1º, da CF).

No que concerne à juridicidade, o projeto corretamente altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973. Quanto à técnica legislativa, a proposição respeita a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Quanto ao mérito da proposição, consideramos que a inexistência da ligação rodoviária pretendida pelo autor caracteriza um sério entrave para a dinamização da economia e para o desenvolvimento das potencialidades da região em questão.



III – VOTO

Pelo exposto, somos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 2.124, de 2019.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SF/19727.38689-04



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 2124, DE 2019

(nº 3.971/2015, na Câmara dos Deputados)

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

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

- [Texto do projeto de lei da Câmara](#)
- [Legislação citada](#)
- [Projeto original](#)

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1423602&filename=PL-3971-2015



[Página da matéria](#)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação (PNV).

Art. 2º O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido do seguinte trecho rodoviário:

“ANEXO

.....
2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	Km
	Barreirinhas - Entroncamento com a BR-402 - Urbano Santos - São Benedito do Rio Preto - Entroncamento com a BR-222	MA	140	-	-

.....”

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de abril de 2019.

RODRIGO MAIA
Presidente

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 5.917, de 10 de Setembro de 1973 - Lei do PNV - 5917/73

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1973;5917>

5



Gabinete do Senador RODRIGO PACHECO

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 3725, de 2019 (Emenda(s) da Câmara dos Deputados ao PLS nº 773, de 2015), que *altera a Lei nº 6.567, de 24 de setembro de 1978, para incluir a exploração de rochas ornamentais e de revestimento e de carbonatos de cálcio e de magnésio no regime de licenciamento ou de autorização e concessão.*



SF/19166.54654-73

Relator: Senador **RODRIGO PACHECO**

I – RELATÓRIO

Vem para análise desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 3725, de 2019, (Emenda(s) da Câmara dos Deputados ao PLS nº 773, de 2015), que *altera a Lei nº 6.567, de 24 de setembro de 1978, para incluir a exploração de rochas ornamentais e de revestimento e de carbonatos de cálcio e de magnésio no regime de licenciamento ou de autorização e concessão.*

O PLS nº 773, de 2015, de autoria do Senador Ricardo Ferraço e aprovado no Senado, amplia o leque de substâncias passíveis de serem aproveitadas pelo regime de licenciamento ou de autorização e concessão. No art. 1º da Lei nº 6.567, de 1978, o inciso III é alterado de forma a incluir argilas para indústrias diversas, ao invés de apenas argilas usadas no fabrico de cerâmica vermelha. Além disso, são acrescentados os incisos IV e V, que tornam passível de exploração pelo regime de licenciamento as rochas ornamentais e de revestimento, e os carbonatos de cálcio e de magnésio empregados em indústrias diversas.

A Emenda aprovada na Câmara dos Deputados acrescenta ao art. 1º da Lei nº 6.567, de 24 de setembro de 1978, um § 2º que determina



Gabinete do Senador RODRIGO PACHECO

que o aproveitamento das substâncias minerais enumeradas nos incisos do art. 1º não dispensa o licenciamento ambiental e que as substâncias referidas nos incisos IV, V e VI do *caput* do artigo, poderão ficar sujeitas ao levantamento dos patrimônios natural e cultural de sua área de ocorrência, conforme definição caso a caso pelo órgão ambiental competente. Ficam mantidas as alterações promovidas pelo PLS nº 773, de 2015.

A Emenda foi recebida no Senado Federal em 26 de junho de 2019 e despachada às Comissões de Meio Ambiente (CMA) e de Serviços de Infraestrutura (CI). Em 28 de agosto de 2019, a CMA aprovou relatório do Senador Plínio Valério pela rejeição do PL nº 3725, de 2019.

II – ANÁLISE

Compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, manifestar-se sobre *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.*

O objetivo original do PLS nº 773, de 2015, era o de agilizar a exploração das rochas ornamentais e de revestimento, bem como dos carbonatos de cálcio e de magnésio, permitindo a sua exploração pelo regime de licenciamento, que tem procedimentos mais simplificados para a obtenção do título mineral que os de autorização de pesquisa e concessão de lavra. O aproveitamento por intermédio do licenciamento aceleraria a obtenção dos títulos minerários e daria maior segurança jurídica para os negócios do setor.

A Emenda aprovada na Câmara dos Deputados mantém as alterações feitas pelo PLS nº 773, de 2015, à Lei nº 6.567, de 1978, e ainda faz duas determinações em relação ao aproveitamento das substâncias pelo regime de licenciamento. O aproveitamento requer licenciamento ambiental e poderá estar sujeito a levantamento dos patrimônios natural e cultural de sua área de ocorrência.

Em relação a esses dois acréscimos, concordamos com a posição da CMA de rejeitá-los. No que diz respeito à exigência de licenciamento ambiental, esta já consta da legislação e, portanto, sua inclusão não constitui inovação ao marco legal.





Gabinete do Senador RODRIGO PACHECO

Também consideramos que a referência a levantamentos dos patrimônios natural e cultural é desnecessária e pode até tumultuar a exploração desses recursos – sem contudo assegurar uma maior proteção desses patrimônios. Como os órgãos ambientais já têm a prerrogativa de requerer esses levantamentos no decorrer do processo de licenciamento, não há razão para repeti-la. E a menção a esse levantamento pode induzir outros agentes a exigi-lo, sem que tenham a competência para tal, atrasando e dificultando o processo de obtenção do título mineral. E era justamente isso que o PLS nº 773, de 2015, buscava evitar.

Consideramos, portanto, que a emenda ao PLS nº 773, de 2015, deve ser rejeitada.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela rejeição da Emenda da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei do Senado nº 773, de 2015.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 3725, DE 2019 (EMENDA(S) DA CÂMARA DOS DEPUTADOS AO PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 773, DE 2015)

Altera a Lei nº 6.567, de 24 de setembro de 1978, para incluir a exploração de rochas ornamentais e de revestimento e de carbonatos de cálcio e de magnésio no regime de licenciamento ou de autorização e concessão.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

- [Texto das emendas da Câmara dos Deputados a projeto de lei do Senado](#)
- [Texto aprovado pelo Senado](#)
<https://legis.senado.gov.br/sdleg-getter/documento/download/e5a084db-1b52-488f-9030-f6aa138944e1>
- [Legislação Citada](#)



[Página da matéria](#)

Emenda da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei nº 5.751-C de 2016 do Senado Federal (PLS nº 773/2015 na Casa de origem), que "Altera a Lei nº 6.567, de 24 de setembro de 1978, para incluir a exploração de rochas ornamentais e de revestimento e de carbonatos de cálcio e de magnésio no regime de licenciamento ou de autorização e concessão".

EMENDA

Acrescente-se o seguinte § 2º ao art. 1º da Lei nº 6.567, de 24 de setembro de 1978, mantidas as alterações promovidas ao *caput* desse artigo pelo art. 1º do projeto, e numere-se o parágrafo único como § 1º:

"Art. 1º

'Art. 1º

§ 1º

§ 2º O aproveitamento das substâncias minerais referidas no *caput* deste artigo não dispensa o licenciamento ambiental, na forma da legislação vigente, e ficam as substâncias referidas nos incisos IV, V e VI do *caput* deste artigo, se for o caso, sujeitas a levantamento dos patrimônios natural e cultural de sua área de ocorrência, conforme definição caso a caso pelo órgão ambiental competente." (NR)"

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de junho de 2019.

RODRIGO MAIA
Presidente

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 6.567, de 24 de Setembro de 1978 - Dispõe sobre regime especial para exploração e o aproveitamento das substâncias minerais que especifica e dá outras providências.



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 24, DE 2019

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, sobre o Projeto de Lei nº 3725, de 2019 (Emenda(s) da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei do Senado nº 773, de 2015), que Altera a Lei nº 6.567, de 24 de setembro de 1978, para incluir a exploração de rochas ornamentais e de revestimento e de carbonatos de cálcio e de magnésio no regime de licenciamento ou de autorização e concessão.

PRESIDENTE: Senador Fabiano Contarato

RELATOR: Senador Plínio Valério

28 de Agosto de 2019



PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, sobre o PL 3725 de 2019, Emenda da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei do Senado nº 773, de 2015, do Senador Ricardo Ferraço, que *altera a Lei nº 6.567, de 24 de setembro de 1978, para incluir a exploração de rochas ornamentais e de revestimento e de carbonatos de cálcio e de magnésio no regime de licenciamento ou de autorização e concessão.*



Relator: Senador **PLÍNIO VALÉRIO**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Meio Ambiente (CMA) o PL 3.725 de 2019, Emenda da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 773, de 2015, de autoria do Senador Ricardo Ferraço, que *altera a Lei nº 6.567, de 24 de setembro de 1978, para incluir a exploração de rochas ornamentais e de revestimento e de carbonatos de cálcio e de magnésio no regime de licenciamento ou de autorização e concessão.*

A Emenda acrescenta § 2º ao art. 1º da Lei nº 6.567, de 24 de setembro de 1978, renumera o parágrafo único como § 1º e mantém as alterações promovidas no *caput* desse artigo pelo art. 1º do PLS nº 773, de 2015.

O referido § 1º adicionado ao art. 1º da Lei nº 6.567, de 1978, determina que o aproveitamento das substâncias minerais descritas no *caput* do art. 1º não dispensa o licenciamento ambiental, na forma da legislação vigente.

Ademais, obriga que a exploração de rochas britadas, de calcários empregados como corretivo de solo na agricultura, de rochas ornamentais e de revestimento, e de carbonatos de cálcio e de magnésio empregados em indústrias diversas, se sujeitem a levantamento dos

patrimônios natural e cultural de sua área de ocorrência, conforme definição, caso a caso, pelo órgão ambiental competente.

De acordo com a análise realizada pela Câmara dos Deputados, o PLS nº 773, de 2015, ao acrescentar ao rol dos minerais passíveis de licenciamento “rochas ornamentais e de revestimento” e “carbonatos de cálcio e de magnésio empregados em indústrias diversas”, coloca em risco locais de ocorrência de rochas, tais como calcário e mármore, que apresentam imenso valor natural e cultural e que demandam levantamentos específicos, nos termos da legislação ambiental vigente. Daí, a ressalva promovida pela Emenda, que alega promover o resguardo do patrimônio natural e cultural, nos casos em que isso se fizer necessário, como ocorre nos terrenos onde existem rochas carbonáticas, que geralmente possuem grutas e cavernas, com flora e fauna cavernícolas típicas, além de elementos do patrimônio paleontológico, arqueológico e histórico.

II – ANÁLISE

Conforme comando do art. 102-F do RIsf, compete à CMA apreciar assuntos pertinentes à defesa do meio ambiente, caso da Emenda em exame.

No mérito, discordamos da alteração proposta pela Câmara dos Deputados. Em primeiro lugar, a exigência de licenciamento ambiental já consta da legislação. É pacífica a necessidade de licenciamento. Além disso, ao determinar levantamento dos patrimônios natural e cultural, o art. 13 da Lei Complementar nº 140, de 2011, já estabelece que os órgãos intervenientes, como os órgãos ambientais, podem se manifestar a esse respeito no licenciamento. Determina também que sua manifestação não vincula a decisão do órgão licenciador. Ou seja, a emenda dá a quem não tem atribuição o poder de fazer pedido que lhe é estranho, criando um complicador que traz apenas o condão de gerar interpretação confusa.

Por essas razões, somos pela rejeição da Emenda.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela **rejeição** da Emenda da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei do Senado nº 773, de 2015.



Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





Relatório de Registro de Presença
CMA, 28/08/2019 às 14h - 34ª, Extraordinária
 Comissão de Meio Ambiente

Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB, REPUBLICANOS, PP)		
TITULARES		SUPLENTES
EDUARDO BRAGA	PRESENTE	1. MARCIO BITTAR
CONFÚCIO MOURA	PRESENTE	2. JOSÉ MARANHÃO
MARCELO CASTRO	PRESENTE	3. JADER BARBALHO
LUIS CARLOS HEINZE	PRESENTE	4. CIRO NOGUEIRA

Bloco Parlamentar PSDB/PSL (PSDB, PSL)		
TITULARES		SUPLENTES
PLÍNIO VALÉRIO	PRESENTE	1. MAJOR OLIMPIO PRESENTE
SORAYA THRONICKE	PRESENTE	2. ROBERTO ROCHA
LASIER MARTINS	PRESENTE	3. ALVARO DIAS PRESENTE
STYVENSON VALENTIM	PRESENTE	4. EDUARDO GIRÃO PRESENTE

Bloco Parlamentar Senado Independente (PATRIOTA, REDE, PDT, CIDADANIA, PSB)		
TITULARES		SUPLENTES
LEILA BARROS	PRESENTE	1. RANDOLFE RODRIGUES
ELIZIANE GAMA	PRESENTE	2. ALESSANDRO VIEIRA PRESENTE
FABIANO CONTARATO	PRESENTE	3. VAGO

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PROS)		
TITULARES		SUPLENTES
JAQUES WAGNER		1. JEAN PAUL PRATES
TELMÁRIO MOTA		2. PAULO ROCHA PRESENTE

PSD		
TITULARES		SUPLENTES
LUCAS BARRETO	PRESENTE	1. CARLOS VIANA PRESENTE
OTTO ALENCAR		2. OMAR AZIZ

Bloco Parlamentar Vanguarda (DEM, PL, PSC)		
TITULARES		SUPLENTES
JAYME CAMPOS	PRESENTE	1. MARIA DO CARMO ALVES PRESENTE
WELLINGTON FAGUNDES	PRESENTE	2. CHICO RODRIGUES

Não Membros Presentes

JORGE KAJURU
 RODRIGO CUNHA
 ESPERIDIÃO AMIN
 ZENAIDE MAIA
 NELSINHO TRAD
 DÁRIO BERGER
 IZALCI LUCAS
 JUÍZA SELMA



Relatório de Registro de Presença

Não Membros Presentes

AROLDE DE OLIVEIRA

ACIR GURGACZ

MARCOS DO VAL

PAULO PAIM

DECISÃO DA COMISSÃO**(PL 3725/2019 (Emenda-CD))**

EM REUNIÃO REALIZADA NESTA DATA, A COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE APROVOU O RELATÓRIO APRESENTADO PELO SENADOR PLÍNIO VALÉRIO QUE PASSOU A CONSTITUIR O PARECER DA CMA CONTRÁRIO AO PROJETO DE LEI Nº 3725 DE 2019 (EMENDA DA CÂMARA DOS DEPUTADOS AO PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 773 DE 2015).

28 de Agosto de 2019

Senador FABIANO CONTARATO

Presidente da Comissão de Meio Ambiente

6



SENADO FEDERAL

Gabinete Senador Wellington Fagundes

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 73, de 2017, da Senadora Rose de Freitas, que *altera a Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, para disciplinar a edição de atos de caráter normativo pelas agências reguladoras.*



Relator: Senador **WELLINGTON FAGUNDES**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 73, de 2017, que *altera a Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, para disciplinar a edição de atos de caráter normativo pelas agências reguladoras.*

Em seu art. 1º, o PLS estabelece que o Congresso Nacional exercerá, com auxílio do Tribunal de Contas da União, o controle externo das atividades das agências reguladoras. Também fixa que deverá haver consulta pública de, no mínimo, trinta dias, previamente à edição de ato regulamentar de interesse geral, sendo o Congresso Nacional comunicado a respeito.

O art. 2º do PLS estabelece que a futura Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

A matéria foi despachada a esta CI e à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, na qual receberá parecer terminativo.

Não foram oferecidas emendas no prazo regimental.



SENADO FEDERAL

Gabinete Senador Wellington Fagundes

II – ANÁLISE

A matéria é meritória, pois efetivamente cria regras mínimas uniformes para o processo de produção normativa das agências reguladoras federais, tendo em vista a praxe de cada uma delas adotar procedimentos diversos a respeito. Nesse sentido, é salutar a previsão de maior participação da sociedade e do Congresso Nacional no momento prévio de discussão e elaboração dos atos normativos regulatórios.

Contudo, deve ser ressaltado que este Senado Federal há pouco tempo – em 29 de maio de 2019 – aprovou o Substitutivo da Câmara dos Deputados (SCD) nº 10, de 2018, que já regulamentou detalhadamente essa matéria. O SCD é relativo ao Projeto de Lei do Senado nº 52, de 2013, que *dispõe sobre a gestão, a organização e o controle social das Agências Reguladoras, acresce e altera dispositivos das Leis nº 9.472, de 16 de julho de 1997, nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, nº 9.782, de 26 de janeiro de 1999, nº 9.961, de 28 de janeiro de 2000, nº 9.984, de 17 de julho de 2000, nº 9.986, de 18 de julho de 2000, e nº 10.233, de 5 de junho de 2001, nº 9.433 de 8 de janeiro de 1997, da Medida Provisória nº 2.228-1, de 6 de setembro de 2001, e dá outras providências*. Atualmente o projeto está em fase de sanção ou veto pela Presidência da República.

Nos termos dos art. 4º a 13 do mencionado SCD, deverá haver procedimento de consulta e audiência públicas, dependendo da abrangência do ato normativo a ser editado, com apresentação dos pressupostos de fato e de direito, bem como estudos respectivos de análise de impacto regulatório. Também deverá haver a publicação desse procedimento na internet com ampla possibilidade de consulta.

Em razão disso, deve ser reconhecida que a matéria discutida no PLS nº 73, de 2017, está prejudicada, por já ter sido objeto de deliberação por este Senado Federal, nos termos do art. 334, inciso II, do Regimento Interno do Senado Federal. Dessa maneira, ressaltando-se o conteúdo positivo do Projeto, deve ele ser encaminhado à Presidência do Senado Federal para que seja declarada sua prejudicialidade.





SENADO FEDERAL

Gabinete Senador Wellington Fagundes

III – VOTO

Diante do exposto, vota-se pelo encaminhamento do Projeto de Lei do Senado nº 73, de 2017, à Presidência do Senado Federal para que seja declarada sua prejudicialidade, nos termos do art. 334, inciso II, do Regimento Interno do Senado Federal.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 73, DE 2017

Altera a Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, para disciplinar a edição de atos de caráter normativo pelas agências reguladoras.

AUTORIA: Senadora Rose de Freitas

DESPACHO: À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, em decisão terminativa



[Página da matéria](#)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº DE 2017

Altera a Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, para disciplinar a edição de atos de caráter normativo pelas agências reguladoras.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 69-B:

“**Art. 69-B.** O Congresso Nacional exercerá, com o auxílio do Tribunal de Contas da União, o controle externo sobre a atividade das agências reguladoras federais.

§ 1º No exercício do seu poder regulamentar, as agências reguladoras deverão, quando a matéria for de interesse geral, obrigatoriamente abrir período de consulta pública para manifestação de terceiros e representantes da sociedade civil.

§ 2º O período da consulta pública deverá ser de, no mínimo, trinta dias, devendo ser ampliado de acordo com a complexidade da matéria.

§ 3º O Congresso Nacional deverá ser comunicado imediatamente sempre que for aberta consulta pública voltada à regulamentação de matéria de interesse geral por parte de agência reguladora federal.”

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

JUSTIFICAÇÃO

A Constituição Federal prevê, em seu art. 49, inc. V, que compete ao Congresso Nacional sustar os atos normativos do Poder Executivo que exorbitem do poder regulamentar.

Tal previsão é de grande relevância para o bom funcionamento do princípio de separação de poderes, porque – sem o adequado respeito à esfera de atuação do Poder Legislativo – cria-se uma concentração excessiva de competências no âmbito do Executivo, desequilibrando o sistema de freios e contrapesos desenhado pela Constituição de 1988.

O dispositivo também é essencial para se garantir a preservação do princípio democrático, uma vez que – numa democracia representativa – cabe aos representantes eleitos diretamente pelo povo a tarefa de aprovar as normas que definem o que é lícito e o que é ilícito.

Recentemente, todavia, o Brasil tem visto reiteradas extrapolações do poder regulamentar por parte de órgãos e entidades do Executivo, em particular oriundas das agências reguladoras. Nessas situações, sob o argumento de detalharem previsões legais, as agências acabam por verdadeiramente criar direitos e obrigações, inovando no ordenamento jurídico.

A fim de melhor disciplinar o exercício do poder regulamentar pelas agências e impedir os repetidos problemas ocorridos nos últimos tempos, o projeto ora apresentado estabelece que, sempre que a matéria objeto de regulação for de interesse geral, deve ser aberto período de consulta pública, de no mínimo 30 dias.

Além disso, prevê que as agências devem comunicar o Congresso Nacional sempre que for aberta consulta pública voltada à regulamentação de matéria de interesse geral.

Com isso, busca-se aumentar os mecanismos para que a sociedade e o Congresso Nacional exerçam um controle prévio sobre a legalidade e a juridicidade dos atos normativos editados pelas agências reguladoras.



Diante da evidente necessidade de uma melhor disciplina do poder regulamentar exercido pelas agências reguladoras, rogamos o apoio dos nobres Senadores à proposição apresentada.

Sala das Sessões,

Senadora ROSE DE FREITAS



LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - 1988/88

<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>

- Lei nº 9.784, de 29 de Janeiro de 1999 - Lei Geral do Processo Administrativo; Lei do Processo Administrativo Federal - 9784/99

<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1999;9784>

7

PARECER N° , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018, do Senador José Serra, que *dispõe sobre a exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada; autoriza a autorregulação ferroviária; disciplina o trânsito e o transporte ferroviário; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 12.379, de 6 de janeiro de 2011; e dá outras providências.*



Relator: Senador **JEAN PAUL PRATES**

I – RELATÓRIO

Encontra-se para análise desta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 261 de 2018, de autoria do Senador José Serra, que “Dispõe sobre a exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada; autoriza a autorregulação ferroviária; disciplina o trânsito e o transporte ferroviário; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 12.379, de 6 de janeiro de 2011; e dá outras providências”.

O projeto original foi estruturado em 69 artigos, distribuídos em oito capítulos, que tratam de três assuntos distintos e inter-relacionados:

- 1) **outorga de autorização** à iniciativa privada para construir ou adquirir ferrovias e explorar o transporte sobre os **trilhos de sua propriedade**, em regime de direito privado;
- 2) **autorregulação ferroviária**, que cria a possibilidade de que o próprio mercado promova a gestão e a coordenação do trânsito de pessoas e de mercadorias por linhas de diferentes empresas, cabendo ao Poder Público atuar apenas em caso de conflitos não conciliados pelas partes; e
- 3) **segurança do trânsito e do transporte ferroviários**, assunto atualmente disposto no Regulamento dos Transportes Ferroviários, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996.

O primeiro capítulo, denominado *Disposições Preliminares*, é composto de quatro artigos que, além de indicar objeto da lei, delimitam seu âmbito de aplicação estabelecendo que a lei se aplica “às ferrovias construídas ou adquiridas pela iniciativa privada em regime de direito privado” e que suas normas gerais se aplicam “às ferrovias estaduais, distritais e municipais de quaisquer tipos ou categorias”.

O segundo capítulo traz definições úteis à aplicação da lei que derivar do projeto, como: administração ferroviária, serviços de transporte ferroviário, integração vertical, segregação geográfica e reparcelamento. Também estabelece as competências da União em relação às administrações ferroviárias, às entidades privadas de autorregulação e à segurança e do trânsito e do transporte ferroviário.



O terceiro capítulo relaciona os princípios e as diretrizes para o planejamento, a operação, a regulação e a fiscalização, entre outras atividades que envolvem as ferrovias privadas.

O quarto capítulo denomina-se *Ferrovias Privadas em Regime de Direito Privado* e é composto de nove seções que constituem o cerne do projeto.

A primeira seção, *Obtenção*, indica que a exploração das ferrovias de propriedade privada se dará em regime de autorização, cuja outorga depende de submissão de requerimento da parte interessada ao órgão ou entidade competente, além de prévio processo de chamada ou de anúncio públicos. Esta seção também contém os procedimentos do processo seletivo, bem como as cláusulas essenciais do contrato a ser firmado entre as partes.

A segunda seção, *Operação*, estipula o regime de liberdade tarifária para a operação da autorizatória e indica que o uso da linha férrea por outras administrações ferroviárias distintas da autorizatória depende apenas de acordos voluntários entre as partes envolvidas. Trata, também, da desativação e da erradicação de ramais ferroviários privados.

A terceira seção, *Extinção*, detalha e especifica as hipóteses de extinção dos contratos de autorização que somente ocorreria em caso de cassação, caducidade, decaimento, renúncia, anulação ou falência, já que os contratos não têm prazo determinado.

A quarta seção, *Requisitos Prévios*, indica os atos precedentes necessários à aprovação da autorização da ferrovia privada.



A quinta seção, *Operações Ordinárias*, trata do licenciamento de trens e do compartilhamento da infraestrutura ferroviária, estipula que a operação do transporte ferroviário de passageiros ou de cargas independe de novas outorgas do Poder Público, impõe a necessidade de expressa autorização do órgão ou da entidade federal competente, observados critérios objetivos de segurança para a abertura ao tráfego de qualquer trecho ferroviário privado. Consta, ainda, desta seção, vedação ao transporte não remunerado, impondo-se ao ente que criar a obrigação o pagamento da tarifa com recursos orçamentários próprios; regras para atendimento a reclamações de usuários e permissão para cobrança por operações acessórias, cujos preços devem ser divulgados em tabela.

A sexta seção, que trata das *Operações Extraordinárias*, estabelece as situações em que a União poderá assumir temporariamente o serviço ferroviário, bem como as condições necessárias para tal.

A sétima seção disciplina as *Operações de Transporte*. Conceitua-se tarifa de transporte de cargas; proíbe-se a discriminação de nível de serviço injustificada e estabelece-se a responsabilidade da administração ferroviária com base no Código Civil e no Decreto nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912. Além disso, estipula-se a responsabilidade por indenização em caso de tráfego mútuo; veda-se a comercialização de produtos não licenciados no interior dos trens e estações; e concede-se isenção de pagamento de preço ou tarifa ao menor de dois anos que não ocupe assento.

A oitava seção denomina-se *Operações Logísticas* e dispõe que as atividades intermodais ou multimodais de transporte em instalações vinculadas e fisicamente conectadas às linhas férreas independem de novo



ato administrativo que as autorize, e requer que tais atividades sejam realizadas por meio de sociedades de propósito específico subordinadas às administrações ferroviárias.

A última seção do Capítulo IV cuida das Operações Urbanísticas vinculadas à exploração ferroviária e traz regras para viabilizar o uso e ocupação do solo do entorno das linhas férreas e das estações ferroviárias e inclui os autorizatários entre os entes aptos a promover desapropriação por meio de alteração do Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941.

O Capítulo V trata da autorregulação ferroviária a ser exercida por uma entidade privada a ser criada pelas partes interessadas. A primeira seção consigna as regras para sua composição, e estipula que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) assumiria todas as funções regulatórias enquanto a entidade autorregulatória não fosse criada. A segunda seção disciplina como se dará a supervisão da autorregulação, de competência da ANTT.

O Capítulo VI, também composto de duas seções, dispõe sobre o Trânsito e o Transporte Ferroviário em substituição ao conteúdo do Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996, que trata dos Regulamento dos Transportes Ferroviários.

O sétimo capítulo, *Financiamento*, relaciona os preços e tarifas a serem pagos à administração ferroviária pelo uso de suas áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços.

Finalmente, no oitavo têm-se as disposições transitórias e finais, em que são alteradas diversas leis:



- a) a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para harmonizar as formas de outorgas previstas na legislação atual com o conteúdo da nova Lei;
- b) o Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para destinar percentual arrecadado com multas de trânsito para a promoção da segurança e para a construção e revitalização de passagens ferroviárias;
- c) a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para determinar a atualização anual do rol das ferrovias federais, bem como para dispor sobre as regras para a desativação ou erradicação de trechos de “tráfego inexpressivo” e para instituir sistema de classificação das ferrovias que contemple a classificação geográfica, institucional e patrimonial das ferrovias nacionais.

O penúltimo artigo da proposição delega ao Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes (CONIT) a competência para detalhar, em regulamento, os direitos e deveres da administração ferroviária, dos embarcadores e dos passageiros; as atribuições e os procedimentos de segurança; e as multas e as demais sanções administrativas para os infratores de suas disposições, com previsão de recursos para cada caso.

Por fim, o último artigo contém a cláusula de vigência, estabelecida em noventa dias após a publicação oficial da lei.

Em sua justificativa o Senador José Serra esclarece que buscou aproveitar mecanismos bem-sucedidos na legislação nacional de outras áreas



de infraestrutura, adaptando dispositivos presentes na Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, que introduziu os serviços de telecomunicações em regime privado; da Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998, que disciplina o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS); e da Lei nº 12.815, de 5 de julho de 2013, que instituiu a figura da autorização do Terminal de Uso Privado; subsídios com a finalidade de ampliar a atração de investimentos para revitalizar e ampliar a malha ferroviária nacional. Também foram criados instrumentos urbanísticos já adotados no Japão e em diversos países asiáticos para viabilizar o surgimento do transporte de passageiros privado. Por fim, na busca de maior segurança jurídica, a proposição traz para o nível legal as disposições presentes no Regulamento dos Transportes Ferroviários, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996.

Recebida pelo Plenário desta Casa em 28 de junho de 2018, a matéria foi encaminhada à Comissão de Assuntos Econômicos, à Comissão de Serviços de Infraestrutura; e à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, cabendo a esta última a decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

Na Comissão de Assuntos Econômicos, foi aprovado parecer apresentado pela Senadora Lúcia Vânia, com sete emendas, a maior parte delas relativas a alterações na redação para melhorar a técnica legislativa, dar maior clareza ao texto e evitar interpretações equivocadas. Apenas a Emenda nº 6, que propôs a supressão do art. 27, trata de questão de mérito, e foi proposta e aprovada ao considerar que a exigência contida no referido dispositivo diminuía a contestabilidade do mercado e aumentava a burocracia, caminhando, assim, em sentido contrário ao anunciado pela proposição.



II – ANÁLISE

Como o projeto ainda será analisado pela CCJ, deixaremos a cargo daquela Comissão a análise mais aprofundada dos aspectos formais, particularmente no tocante à constitucionalidade e à juridicidade da proposta.

De todo modo, adiantamos nosso entendimento de que o projeto é constitucional, uma vez que é calcado nos arts. 22, XI (legislar privativamente acerca de transporte e trânsito) e 21, XII, *d* (explorar diretamente ou mediante *autorização*, concessão ou permissão o transporte ferroviário de âmbito federal).

Assim, o aspecto fulcral de nossa análise é, sem dúvida, o mérito do projeto, que está inquestionavelmente dentro da competência desta Comissão de Serviços de Infraestrutura.

De partida, é preciso sublinhar a conveniência da proposta. É digna de louvor a iniciativa do nobre Senador José Serra. Infelizmente, o transporte ferroviário em nosso País está muito aquém de suas potencialidades, e, concordamos com ele, é necessário um extenso avanço no marco regulatório do setor, de forma a aumentar a oferta de infraestrutura ferroviária, impedir a concentração do mercado, reduzir os custos logísticos e promover a concorrência no setor ferroviário, ao passo que se salvaguarda a segurança jurídica.

Dessa forma, entendemos bem-vinda a proposta de regulamentar uma nova modalidade de outorga para a exploração de ferrovias em nosso marco regulatório. Ao *autorizarmos* a exploração de ferrovias, estamos, de fato, reconhecendo que há um grande espaço para que essa modalidade de transporte possa operar com benefício da liberdade de



empreender, em que os investidores têm maior latitude para aplicar e gerir seus recursos, mas que, em contrapartida, os obriga a assumir todos os investimentos e riscos do negócio.

É importante registrar que, embora os preços cobrados no regime de autorização não sejam previamente estipulados pelo regulador, as autorizatárias sujeitam-se ao controle dos órgãos de defesa do consumidor e da concorrência, que têm autoridade para coibir a cobrança de preços abusivos.

É digno de nota que, quanto à instalação e operações de nova infraestrutura ferroviária em zonas urbanas ou zonas de expansão urbana, o projeto manda observar o plano diretor municipal e adota a lógica de que a valorização imobiliária advinda do empreendimento ferroviário seja capaz de constituir importante fonte de receita para o negócio. Isso poderá ser efetivado por meio de instrumentos urbanísticos bastante utilizados internacionalmente, mas pouco empregados no Brasil, como, por exemplo, o reparcelamento do solo.

A ideia é que sejam criadas empresas de serviços ferroviários e de desenvolvimento urbano. Nesse modelo de exploração da atividade, nas cidades, os proprietários dos imóveis necessários para a realização do empreendimento poderão se tornar sócios dos projetos, medida que reduz os custos de suas fases iniciais e que possibilita aos proprietários ganhos advindos com a valorização imobiliária decorrente da implantação da ferrovia.

Caso o proprietário não adira ao projeto voluntariamente, foi prevista a hipótese de desapropriação do imóvel, de forma a desestimular o



comportamento oportunista (i.e. exigir condições excessivas do empreendedor para ceder a titularidade ou a posse do imóvel).

É preciso esclarecer que a desapropriação depende da emissão de Decreto de Utilidade Pública pelo poder público, mas a operacionalização do processo fica a cargo do empreendedor privado. Tal proposta tem redação semelhante à que constava na Medida Provisória nº 700, de 2015, editada pela Presidenta Dilma Rousseff, que já previa a ampliação dos legitimados a promover a desapropriação.

Outra inovação que advém do projeto original é a possibilidade de o poder público instituir contribuição de melhoria decorrente da implantação da ferrovia. Essa receita será arrecadada junto aos moradores de imóveis lindeiros ao projeto e comporá as fontes de financiamento do empreendimento, de forma a reduzir os custos de implantação e, conseqüentemente, os preços que virão a ser cobrados dos usuários.

Finalmente, o PLS em análise prevê a possibilidade de ser instituída entidade de autorregulação com a função de regular aspectos operacionais da ferrovia; dirimir conflitos, orientar e disciplinar as condições de controle operacional das malhas ferroviárias exploradas pelos associados a essa entidade. A autorregulação, nos termos do projeto em análise, seria uma faculdade a ser exercida pelos “titulares das administrações ferroviárias, juntamente com os usuários, os embarcadores e a indústria”.

A despeito de seus inúmeros méritos e marcada originalidade, e em virtude dessas qualidades, entendemos que o projeto merece uma série de aperfeiçoamentos, como passaremos a discorrer. Ressalte-se que as alterações aqui propostas não só não reduzem o brilho da proposta do



Senador Serra, como ambicionam apenas contribuir para uma maior efetividade e flexibilidade do marco regulatório proposto.

De fato, esses aperfeiçoamentos foram resultado de um intenso e minucioso exame que fizemos na proposição original, convocando audiências públicas e inúmeras reuniões com os diversos atores públicos e privados do setor – nossas portas sempre estiveram abertas a todos que quiseram se pronunciar a respeito desta proposta – de forma a receber subsídios, para analisá-los e incorporá-los ao texto original do projeto do Senador Serra.

Assim, como resultado das contribuições recebidas ao longo desses meses desde que assumimos a relatoria do PLS nº 261, de 2018, pudemos propor as soluções que estão condensadas no substitutivo que apresentamos ao final deste parecer.

Passemos, portanto, a uma análise detalhada das alterações produzidas:

Quando da primeira leitura da proposição, a utilização do termo “administração ferroviária” para designar a pessoa jurídica responsável por gerir a infraestrutura ferroviária e realizar o transporte ferroviário nos pareceu passível de incompreensões.

Do nosso ponto de vista, o termo utilizado remete à Administração Pública e à prestação ou supervisão de serviços públicos, aparentando delimitar o amplo sentido que o projeto pretendia adotar para a “administração ferroviária”, que se referiria a “empresa privada, órgão ou entidade do poder público”, ou seja qualquer pessoa jurídica, pública ou privada que operasse a infraestrutura ferroviária.



Assim, em nosso substitutivo, adotamos a denominação de operadora ferroviária para a pessoa jurídica detentora de outorga para gerir e executar todas as operações ferroviárias e demais atividades relativas ao transporte ferroviário realizado por determinada ferrovia.

Tendo em vista a relevância das novidades regulatórias introduzidas pelo projeto, entendemos oportuno, também, criar ou aprimorar outras definições técnicas e setoriais importantes, tanto para os fins de aplicação desta lei quanto para sua regulamentação subsequente.

Neste sentido, consideramos oportunas as definições relativas ao transporte ferroviário tais como a de autosserviço (ou transporte próprio), serviços ferroviários, serviços acessórios e serviços associados, cada qual conectado aos conceitos igualmente definidos de trem, material rodante, ferrovia, infraestrutura ferroviária, instalações acessórias, instalações adjacentes, malha ferroviária, trecho, segmento, e slot ferroviário (ou faixa de circulação), entre outras.

Igualmente relevante, ainda na esteira das definições do art. 3º, é a denominação específica quanto aos atores setoriais mais recorrentes tais como o regulador ferroviário, o autorregulador, a operadora ferroviária, o usuário ferroviário e o usuário investidor. Entendemos que a consolidação de tais referências contribuirão substancialmente para a maior consistência terminológica da regulação por vir, fator importante para a segurança jurídica e para a aplicação ágil e correta das normas setoriais.

A partir desse entendimento, consideramos também necessário definir mais claramente a abrangência do projeto, especialmente quanto aos dispositivos que tratavam da autorregulação, da segurança do trânsito e do transporte ferroviário, bem como quanto à competência da União, dos



estados e dos municípios para autorizar a realização do transporte ferroviário sobre ferrovias de propriedade privada. Procuramos deixar claro no texto que cabe à União autorizar a construção e a operação daquelas ferrovias que compõem o Sistema Ferroviário Federal.

Nesse sentido, construímos nova redação para o dispositivo que trata das competências da União (art. 2º de nossa proposta) para deixar claro que as regras de trânsito e de transporte ferroviário se aplicam a todas as ferrovias do País e que as competências da União para outorgar a exploração da infraestrutura e a realização do transporte ferroviário restringem-se às ferrovias integrantes do Subsistema Federal Ferroviário definido pela Lei nº 12.379, e 6 de janeiro de 2011.

Feito isso, e seguindo com a análise do projeto original, percebemos que várias das inovações ali trazidas poderiam também contemplar a outorga por **concessão**. De fato, uma preocupação que tivemos foi a de reduzir a assimetria concorrencial entre autorizações e concessões, reduzindo a carga regulatória destas, quando observado que apenas burocratizavam e retiravam a competitividade dessa modalidade de outorga. Nossa intenção foi legar ao Estado Brasileiro a possibilidade de lançar mão de todos os ferramentais de outorga disponíveis, a depender do caso concreto pertinente, do contexto econômico e estratégico aplicável, e dos objetivos de atendimento do interesse público.

Assim, além da autorregulação, as receitas imobiliárias também poderiam ser agregadas ao modelo de concessão. Ademais, não vimos razão para que os princípios e diretrizes propostos para a infraestrutura privada e para o chamado “transporte ferroviário privado”, não alcançassem,



igualmente, a gestão da infraestrutura e a operação do transporte em regime público.

Com essas constatações iniciais, consideramos oportuno e necessário organizar o transporte ferroviário em uma lei específica, o que, aliás, já estava previsto na própria Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, cujos arts. 13 e 14 fazem referência a essa possibilidade.

Foi sob essa inspiração que promovemos um rearranjo na estrutura do projeto, trazendo para seu corpo a reorganização das regras para outorga da gestão da infraestrutura ferroviária e da operação dos transportes ferroviários então contidas nos arts. 13 e 14 daquela Lei. A organização do setor ferroviário, então, compõe o Capítulo III do nosso substitutivo que também inclui as regras de outorga do transporte ferroviário associado ou não associado da infraestrutura, de cargas ou de passageiros, executado em regime público ou em regime privado.

Em outro caminho, promovemos pequenas alterações na parte da Lei nº 10.233, de 2001, relativas às competências da ANTT, de modo a não restringir a área de atuação da Agência apenas às ferrovias concedidas. Afinal, nos termos do inciso II de seu art. 20, é objetivo da Agência “regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes”. Sendo assim, levamos para essa lei o conteúdo especificado no art. 50 da proposição original, exceto em relação aos dispositivos que tratavam da autorregulação.

A partir dessa nova configuração adotada no substitutivo, fomos incorporando ao corpo do projeto algumas disposições que entendemos



necessárias à aplicação do novo regramento, além de alterações para simplificar alguns comandos e melhor especificar outros.

As disposições prescritas no Capítulo IV do substitutivo tratam da exploração de ferrovias em regime público. Na Seção I foram estabelecidos requisitos para a elaboração dos editais e dos contratos de concessão, em acréscimo ao que dispõe a Lei de Concessões. A Seção II traz para o nível legal as regras para habilitação de usuário investidor atualmente dispostas em resolução da ANTT.

O Capítulo V segue sendo a principal novidade regulatória para o setor ferroviário nacional. Ele compila as regras do procedimento de outorga para a construção, operação e extinção de ferrovias em regime de autorização, mantendo o cerne do projeto original. Cabe ressaltar que, em nosso substitutivo, a autorização passa a ter prazo determinado, de 25 a 99 anos, proposto pelo requerente da autorização, uma vez que é quem detém capacidade e conhecimento para avaliar o período necessário para amortizar os investimentos que se propõe a realizar, bem como porque é a quem cabe assumir os riscos e avaliar a viabilidade do negócio que propõe. Acreditamos que o estabelecimento de prazo contratual permite melhor avaliação do negócio e traz mais segurança jurídica para o investidor.

Além da extinção pelo advento do termo contratual, ficam mantidas todas as possibilidades de extinção do contrato previstas na proposição original. Casos de negligência, imperícia ou abandono; de transferência irregular da autorização; de descumprimento reiterado dos compromissos assumidos, ou até mesmo em razão de excepcional relevância pública.



Também dispensamos a necessidade de anúncio público e alteramos o procedimento para obtenção da autorização como forma de incentivar o empreendedorismo e resguardar o benefício natural da ideia inovadora. Mesmo assim, mantivemos a prerrogativa do poder público analisar a documentação, projetos e estudos que assegurem condições técnicas, financeiras e locacionais para a execução e sustentabilidade do empreendimento, implementar alterações à minuta de contrato proposta, e, com base nisso, deliberar sobre a outorga da autorização, dando publicidade e abrindo prazo a manifestações de terceiros antes do seu deferimento final.

Ao constatarmos a necessidade de instituição de regra específica que promova a exploração por outros interessados de trechos ferroviários abandonados ou subutilizados pelas atuais concessionárias, na Subseção II, deste Capítulo V, autorizamos a cisão desses trechos dos atuais titulares da outorga em favor de novos interessados identificados mediante procedimento de chamada pública.

Por fim, ainda quanto às autorizações, foi excluída toda a seção denominada na proposta original de “Operações Extraordinárias”, pois tal modalidade de intervenção na propriedade privada já se encontra prevista na Constituição.

Num novo Capítulo VI, concentramos as regras comuns aos regimes público e privado, quanto a ferrovias. Foram estendidos ao regime público os dispositivos do projeto original referentes ao licenciamento de trens para execução do transporte de passageiros e de cargas e foi aprimorada a seção relativa ao compartilhamento da infraestrutura ferroviária.

Outro capítulo novo, em seguida, versa sobre a possibilidade de migração entre os regimes público e privado. O Capítulo VII abre a



possibilidade de requerimento, por parte de concessionária que atenda a condições específicas, para migrar, mediante licitação, de sua concessão para o regime de autorização. A migração poderá envolver a alienação ou arrendamento dos ativos reversíveis, e implicará no pagamento do valor econômico abrangendo todos os preços pelo uso de bens públicos, adquiridos ou arrendados na forma de investimentos ferroviários ou diretamente em dinheiro. Por fim, a respectiva autorização nova deverá ser outorgada por período igual ao tempo restante da concessão original.

O Capítulo VIII do substitutivo contempla o regramento da autorregulação disposto no Capítulo V do projeto original. Excluímos todos os dispositivos que, do nosso ponto de vista, representam demasiada interferência na constituição e no funcionamento de uma entidade privada. Estipulou-se, no entanto, a necessidade de unanimidade entre as associadas para a aprovação do seu estatuto, e a exigência de perfil de alto nível técnico-operacional quanto à escolha de seus dirigentes. Adicionalmente, retiramos a possibilidade de que as regras da agência reguladora se submetessem às da autorregulação, quando, na verdade, deve ocorrer o contrário.

O Capítulo IX trata do Trânsito e do Transporte Ferroviários. Dele eliminamos alguns dispositivos que já são objeto de regramento em outras leis.

No Capítulo X, relativo às Operações Urbanísticas, promovemos alguns ajustes, aproveitando as contribuições apresentadas em audiência pública realizada em 27 de junho deste ano.

Substituímos a expressão “desapropriar” por “promover desapropriação” no § 3º do art. 58, que define as prerrogativas da sociedade de propósito específico encarregada da execução do projeto urbanístico, de



modo a deixar claro que se trata apenas da prática dos atos materiais necessários para a aquisição de imóveis, cabendo ao poder público editar o decreto declaratório de sua utilidade pública.

Nesse mesmo artigo, introduzimos o § 4º, para esclarecer que o projeto urbanístico poderá ser elaborado pela operadora ferroviária, devendo ser aprovado pelo município, que é o ente federativo responsável pelo ordenamento do território urbano, com anuência, se for o caso, da autoridade metropolitana.

Acrescentamos, ainda, artigo que altera a Lei de Registros Públicos, para adaptá-la às alterações promovidas no Decreto-Lei nº 3.365, de 1941, que dispõe sobre a desapropriação por utilidade pública. O objetivo dessas alterações, que já constavam da Medida Provisória nº 700, de 2015, é permitir a abertura e a unificação de matrículas com fundamento nos atos expropriatórios.

No último capítulo, que trata das Disposições Finais e Transitórias foram incluídas adequações na legislação vigente que consideramos necessárias para o alcance dos fins declarados no projeto. A legislação alterada foi a seguinte:

- a) Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, *que dispõe sobre desapropriações por utilidade pública.*
- b) Lei nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973, *que dispõe sobre os registros públicos, e dá outras providências*



- c) Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, *que estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências*
- d) Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, *que dispõe sobre a regularização, administração, aforamento e alienação de bens imóveis de domínio da União, altera dispositivos dos Decretos-Leis nos 9.760, de 5 de setembro de 1946, e 2.398, de 21 de dezembro de 1987, regulamenta o § 2º do art. 49 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, e dá outras providências;*
- e) Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, *que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.*
- f) Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, *que dispõe sobre a aplicação dos recursos originários da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – Cide incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível, atendendo o disposto no § 2º do art. 1º da Lei no 10.336, de 19 de dezembro de 2001, cria o Fundo Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – FNIT e dá outras providências;*



g) Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que *dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação – SNV*.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela aprovação do PLS nº 261, de 2018, na forma do substitutivo que apresentamos.



EMENDA Nº - CI (SUBSTITUTIVO)

Dispõe sobre o transporte ferroviário.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a organização do transporte ferroviário, o uso da infraestrutura ferroviária, os tipos de outorga para a execução indireta do transporte ferroviário em território nacional, e as operações urbanísticas a ele associadas.

Art. 2º Compete à União:

I – estabelecer normas para a segurança do trânsito e do transporte ferroviário em todo o território nacional;

II – nas ferrovias integrantes do Subsistema Ferroviário Federal (SFF), definidas pelo art. 20 da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011:

- a) regular e outorgar a exploração da atividade econômica de transporte ferroviário;
- b) regular, controlar, fiscalizar e penalizar as operadoras ferroviárias quanto a questões técnicas, operacionais, ambientais, econômicas, concorrenciais e de segurança;
- c) autorizar, suspender, interditar e extinguir o tráfego ferroviário;
- d) fiscalizar a segurança do trânsito e do transporte ferroviário;
- e) realizar e manter, na forma da regulamentação, o registro dos atos constitutivos autorreguladores;
- f) conciliar, dirimir e decidir os conflitos não resolvidos pela autorregulação.

Art. 3º Ficam estabelecidas as seguintes definições para fins da aplicação desta Lei e de sua regulamentação:

I – autorregulador ferroviário: entidade associativa constituída pelas operadoras ferroviárias para gerenciar, mediar e dirimir questões e conflitos de natureza técnico-operacional;

II – faixa de circulação ferroviária (*slot* ferroviário): período estabelecido, em negociação privada, para um trem iniciar, realizar e finalizar uma operação de transporte em determinado segmento ferroviário, observando os acordos de nível de serviço;

III – ferrovia: sistema formado pela infraestrutura ferroviária e pelas respectivas instalações acessórias, com a gestão e a execução do transporte ferroviário atribuídas a uma operadora ferroviária;

IV – infraestrutura ferroviária: conjunto de bens móveis e imóveis essenciais à operação de uma ferrovia especificamente quanto ao tráfego ferroviário bem como respectivos bens móveis e imóveis destinados ao apoio logístico e administrativo da própria ferrovia;

V – instalações acessórias: conjunto de bens móveis e imóveis utilizados para registro, despacho, entrada, permanência, movimentação



interna e saída de passageiros e cargas relativamente aos domínios de uma ferrovia;

VI – instalações adjacentes: imóveis cuja titularidade pertença integralmente à operadora, localizados imediatamente adjacentes à faixa de domínio ou às edificações e pátios de uma ferrovia, destinados à execução de serviços associados;

VII – malha ferroviária: conjunto determinado de trechos ferroviários sob a gestão de um mesmo operador ferroviário;

VIII – material rodante: qualquer equipamento ferroviário capaz de se deslocar por vias férreas;

IX – melhores práticas do setor ferroviário: as práticas e procedimentos compatíveis com padrões adotados por operadoras prudentes e diligentes, sob condições e circunstâncias semelhantes, relativamente a aspecto ou aspectos operacionais, comerciais, ambientais e de segurança relevantes para a execução do transporte ferroviário de primeira linha geralmente empregados no setor ferroviário nacional e internacional;

X – operações ferroviárias: conjunto de atividades necessárias para realizar o controle e a execução do tráfego ferroviário;

XI – operadora ferroviária: pessoa jurídica responsável por gerir e executar todas as operações ferroviárias e demais atividades relativas ao transporte ferroviário realizado por determinada ferrovia;

XII – regulador ferroviário: órgão ou entidade da União, dos Estados ou dos Municípios, que tenha a atribuição de regular e de fiscalizar a gestão da infraestrutura e o transporte ferroviário de cargas ou de passageiros;

XIII – segmento ferroviário: qualquer extensão de ferrovia determinada por um ponto de origem e um ponto de destino específicos;

XIV – serviços acessórios: serviços de natureza auxiliar, complementar ou suplementar em relação aos serviços ferroviários por meio de contratação específica agregada ou não ao contrato de prestação de serviços principal;



XV – serviços associados: aqueles relacionados aos serviços ferroviários e serviços acessórios, de forma a complementar a receita operacional da operadora ferroviária e contribuir com a viabilidade econômico-financeira da ferrovia;

XVI - serviços ferroviários: serviços de transporte ferroviário de carga ou de passageiros oferecidos e prestados aos usuários conforme especificação estabelecida em contrato de prestação de serviços pertinente;

XVII – trânsito ferroviário: utilização física da infraestrutura ferroviária por pessoas, veículos e cargas, isoladamente ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operações de embarque e desembarque, carga e descarga;

XVIII – tráfego ferroviário: fluxo de material rodante em operação técnica e dinâmica de uma ferrovia, fazendo uso da infraestrutura ferroviária de uma determinada malha ferroviária;

XIX – transporte ferroviário: deslocamento de cargas ou passageiros por meio da utilização de determinada infraestrutura ferroviária;

XX – transporte próprio ou autosserviço: transporte realizado por uma operadora ferroviária relativamente a cargas de sua propriedade exclusiva ou a passageiros por ela especificamente determinados, sem a contratação de serviços ferroviários;

XXI – trecho ferroviário: extensão definida de linha férrea, delimitada por:

- a) pátios em que se realizam operações de carga e/ou descarga;
- b) pátios limítrofes da ferrovia;
- c) pátios que permitam a mudança de direção; ou
- d) pátios que permitam a interconexão das malhas ferroviárias de diferentes operadoras.

XXII – trem: composição de material rodante de tração, impulsão ou autopropulsionado, acoplado ou não a material rodante de transporte;



XXIII – usuário ferroviário: pessoa física ou jurídica que contrate a prestação de serviços de transporte de carga ou de passageiros por via férrea;

XXIV – usuário investidor: pessoa física ou jurídica que venha a investir no aumento de capacidade de infraestrutura ferroviária concedida ou material rodante, com vistas ao transporte de cargas próprias em ferrovia que não lhe esteja outorgada;

XXV – reparcelamento do solo: reconfiguração do traçado de lotes e logradouros, para viabilizar o adequado aproveitamento do solo urbano.

CAPÍTULO II

DOS PRINCÍPIOS E DAS DIRETRIZES

Art. 4º. A política setorial, a construção, a operação, a exploração, a regulação e a fiscalização das ferrovias em território nacional devem seguir os seguintes princípios:

I – proteção e respeito aos direitos dos usuários;

II – preservação do meio ambiente;

III – redução dos custos logísticos;

IV – aumento da oferta de mobilidade e de logística;

V – integração da infraestrutura ferroviária;

VI – compatibilidade de padrões técnicos;

VII – eficiência administrativa;

VIII – distribuição de rotas de determinada malha ferroviária, entre distintas operadoras ferroviárias, de modo a impedir a concentração de origens ou destinos;

IX – defesa da concorrência.



Parágrafo único. Além dos princípios relacionados no *caput*, aplicam-se ao transporte ferroviário associado à exploração da infraestrutura ferroviária em regime privado os princípios da livre concorrência, da liberdade de preços e da livre iniciativa de empreender.

Art. 5º. O transporte ferroviário seguirá as seguintes diretrizes:

I – promoção de desenvolvimento econômico e social por meio da ampliação da logística e da mobilidade ferroviária;

II – expansão da malha ferroviária, modernização e atualização dos sistemas, e otimização da infraestrutura ferroviária;

III – adoção e difusão das melhores práticas do setor ferroviário, garantia da qualidade dos serviços e da efetividade dos direitos dos usuários;

IV – estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão da infraestrutura ferroviária, à valorização e qualificação da mão de obra ferroviária e à eficiência das atividades prestadas;

V – promoção da segurança do trânsito ferroviário em áreas urbanas e rurais;

VI – estímulo ao investimento em infraestrutura, integração de malhas ferroviárias e eficiência dos serviços;

VII – estímulo à ampliação do mercado ferroviário na matriz de transporte de cargas e de passageiros;

VIII – estímulo à concorrência intermodal e intramodal como inibidor de preços abusivos ou práticas não-competitivas;

IX – estímulo à autorregulação fiscalizada, regulada e supervisionada pelo poder público;

X – incentivo ao uso racional do espaço urbano, à mobilidade eficiente e à qualidade de vida nas cidades.

CAPÍTULO III

DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO



Seção I

Da Classificação

Art. 6º. O transporte ferroviário classifica-se em:

I – quanto à espécie:

- a) de cargas;
- b) de passageiros.

II – quanto ao transportador:

- a) vinculado à gestão da infraestrutura ferroviária;
- b) desvinculado da gestão da infraestrutura ferroviária.

III – quanto ao regime de execução:

- a) em regime de direito público;
- b) em regime de direito privado;
- c) concomitante.

Parágrafo único. O regime a que se refere a alínea “c” do inciso III pode ocorrer, de forma transitória, na migração de um regime para o outro, quando acordadas entre o poder público e a operadora ferroviária, na forma da regulamentação.

Seção II

Das Regras de Outorga

Art. 7º. O transporte ferroviário em regime de direito público pode ser executado diretamente, pela União, Distrito Federal, estados e municípios; ou indiretamente, por meio de outorga de concessão ou de permissão.



Parágrafo único. A execução direta do transporte ferroviário pela União ocorre quando necessário garantir a segurança e a soberania nacionais ou em casos de relevante interesse coletivo; e deve ser sempre exercida por entidades estatais especializadas.

Art. 8º. O transporte ferroviário em regime privado será exercido mediante outorga de autorização consubstanciada em contrato que estabeleça seus termos específicos, adicionalmente aos termos desta Lei e da regulamentação, garantida a liberdade de preços.

Parágrafo único. Cabe aos órgãos de defesa da concorrência a repressão a infrações à ordem econômica.

Art. 9º. O transporte ferroviário de cargas ou de passageiros associado à gestão da infraestrutura por operadora ferroviária pode ser executado sob regime público, mediante outorga de concessão, ou sob regime privado, mediante outorga de autorização.

Parágrafo único. A outorga de determinada ferrovia não implica a preclusão da possibilidade de outorga de outras ferrovias, ainda que compartilhem os mesmos pares de origem e destino ou a mesma região geográfica.

Art. 10. A execução de transporte ferroviário de cargas ou de passageiros desvinculado da exploração da infraestrutura depende de inscrição válida em registro a ser instituído pelo regulador ferroviário, na forma da regulamentação.

§ 1º Cabe ao poder competente, em função das características dos serviços prestados, do ambiente operacional e do mercado de atuação, definir se a execução do transporte de passageiros de que trata o *caput* será outorgada sob regime público, mediante concessão ou permissão, ou privado, mediante autorização.

§ 2º No transporte ferroviário de que trata o *caput*, quando prestado em ferrovias outorgadas até a data de publicação desta lei em regime público, a concessionária deverá disponibilizar reserva de capacidade, nos termos do contrato de concessão.

§ 3º No transporte ferroviário de que trata o *caput*, quando prestado em ferrovias outorgadas a partir da data de publicação desta lei em



regime público, a concessionária poderá ser requerida a disponibilizar reserva de capacidade, nos termos do contrato de concessão.

§ 4º No transporte ferroviário de que trata o *caput*, quando prestado em ferrovias outorgadas em regime privado, é livre a oferta de capacidade pela autorizatória, nos termos do contrato de autorização.

§ 5º A oferta de capacidade poderá ser recusada justificadamente por razões operacionais, técnicas ou econômico-financeiras.

CAPÍTULO IV

DAS FERROVIAS EXPLORADAS EM REGIME PÚBLICO

Seção I

Das Concessões

Art. 11. Além do disposto nos artigos 18 e 23 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, o edital e o contrato de concessão devem indicar, obrigatoriamente:

I - as tarifas máximas para a execução dos serviços de transporte e para o acesso à malha ferroviária por terceiros;

II - garantia de capacidade de transporte a terceiros outorgados pelo regulador ferroviário, mediante contrato de acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais, assegurada a remuneração pela capacidade contratada;

III - obrigações de realização de investimento para aumento de capacidade instalada ao longo do período do contrato, de forma a reduzir o nível de saturação do trecho ferroviário, assegurado o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

§ 1º Os níveis de capacidade de transporte devem ser fixados para cada ano de vigência do contrato, e caberá ao regulador ferroviário acompanhar o seu atendimento pelo concessionário.



§ 2º Os planos de investimento pactuados podem prever intervenções obrigatórias pelo concessionário, compatíveis com os níveis de capacidade ajustados.

§ 3º Mediante anuência prévia do regulador ferroviário, os planos de investimento podem ser revistos para fazer frente aos níveis de capacidade, nos termos do contrato.

§ 4º O nível de saturação a que se refere o inciso III do *caput* deste artigo será determinado ao concessionário pelo poder concedente, na periodicidade estabelecida na regulamentação.

Art. 12. As licitações realizadas para outorga de concessões devem observar o disposto nesta Lei, e nas Leis nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nº 9.074, de 7 de julho de 1995, e, como norma geral, nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

Art. 13. Aplica-se suplementarmente a esta Seção a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, em especial seus artigos 28 a 42.

Seção II

Da Habilitação de Usuário Investidor

Art. 14. As concessionárias ferroviárias podem contratar e receber investimentos de usuários investidores para o aumento de capacidade, aprimoramento ou adaptação operacional da infraestrutura ferroviária concedida.

§ 1º A forma, os prazos, os montantes e a compensação financeira desses investimentos devem ser livremente negociados e avençados em contrato único, firmado entre a concessionária e o usuário investidor, cuja cópia será enviada, para informação e registro, ao regulador ferroviário.

§ 2º Caso os investimentos a serem realizados na forma do *caput* impliquem obrigações cujo cumprimento ultrapasse a vigência do contrato de delegação, a revisão do teto tarifário ou outra forma de ônus para ente público, deverá ser requerida anuência prévia do regulador ferroviário para assinatura do contrato de que trata o *caput*.



§ 3º Os direitos e as obrigações previstos no contrato firmado entre o usuário investidor e a concessionária se estendem a seu eventual sucessor, nos termos da regulamentação aplicável.

§ 4º Os investimentos recebidos de usuários investidores de que tratam o *caput* podem ser aplicados pelas concessionárias para o cumprimento das metas por ela pactuadas com o regulador ferroviário, desde que voluntariamente pactuados com os usuários investidores, mantidas as responsabilidades contratuais da concessionária perante o poder concedente.

§ 5º Os bens decorrentes de expansão ou de recuperação da malha ferroviária custeados pelos investimentos de que trata o *caput*, salvo material rodante, devem ser imediatamente incorporados ao patrimônio inerente à concessão, não sendo devida, nem ao usuário investidor, nem à concessionária, qualquer indenização por parte da União, quando da reversão prevista no contrato de concessão.

CAPÍTULO V

DAS FERROVIAS EXPLORADAS EM REGIME PRIVADO

Seção I

Da Autorização

Art. 15. A autorização para a exploração de ferrovias deve ser formalizada por meio de contrato por prazo determinado, a operador ferroviário requerente ou selecionado mediante chamamento público.

Parágrafo único. O prazo do contrato de que trata o *caput* terá duração de 25 a 99 anos, prorrogáveis por períodos iguais e sucessivos, desde que a autorizatária:

- I – manifeste prévio e expreso interesse;
- II – esteja adimplente com todas as obrigações decorrentes do contrato de autorização.

Art. 16. Exceto quando expressamente disposto em contrário, a outorga de autorização de que trata esta Seção automaticamente compreende a possibilidade de realização de operações de transporte de cargas e de passageiros;



Art. 17. Para constituir infraestrutura ferroviária a ser operada sob regime privado, o poder concedente poderá alienar, ceder ou arrendar à operadora ferroviária autorizatória bens móveis e imóveis de sua propriedade, conforme a regulamentação.

Art. 18. Os bens móveis e imóveis constituintes da infraestrutura ferroviária de ferrovia autorizada não são reversíveis ao poder público quando a respectiva autorização for extinta, exceto na hipótese de cessão ou de arrendamento prevista no art. 17.

Art. 19. A necessidade de inclusão de acesso ferroviário na faixa de domínio de outra ferrovia não inviabiliza a delegação por autorização.

Art. 20. A instituição legal de gratuidades ou descontos em ferrovias autorizadas somente poderá ser realizada por meio de lei que preveja recursos orçamentários específicos para o seu custeio.

Parágrafo único. O disposto no *caput* não afeta o direito da operadora ferroviária conceder gratuidades ou descontos conforme sua conveniência.

Subseção I

Das Novas Ferrovias

Art. 21. O interessado em obter a autorização para exploração econômica de novas ferrovias e pátios pode requerê-la diretamente ao órgão regulador a qualquer tempo, na forma da regulamentação específica.

§ 1º O requerimento deve ser instruído de:

I – proposta de minuta do contrato de autorização, sem prejuízo das alterações consensuadas com o regulador ferroviário;

II – relatório circunstanciado dos projetos logísticos, urbanísticos e ambientais relacionados diretamente com a ferrovia, contendo, no mínimo:



- a) a indicação georreferenciada do percurso total, das áreas adjacentes e da faixa de domínio da infraestrutura ferroviária pretendida;
- b) as características do transporte com as especificações técnicas da operação compatíveis com o restante da malha ferroviária;
- c) as condições de financiamento que garantam a execução inicial e a sustentabilidade do empreendimento ao longo do período de vigência da autorização pretendida.

§ 2º Conhecido o requerimento de autorização de que trata o *caput*, o regulador ferroviário deve:

I – analisar a documentação, projetos e estudos que o compõem, e implementar as alterações à minuta proposta do contrato de autorização, consensuadas com o requerente, conforme o interesse público;

II – elaborar e publicar o extrato do requerimento, inclusive na internet, abrindo prazo de quinze dias úteis para manifestação de terceiros;

III – deliberar sobre a outorga da autorização, com base nas informações recebidas e outras disponíveis, publicar o resultado da deliberação e, em caso de deferimento, o extrato do contrato.

§ 3º O regulador ferroviário avaliará a viabilidade locacional do requerimento com as demais ferrovias implantadas ou outorgadas.

§ 4º Verificada alguma incompatibilidade locacional o requerente deverá apresentar solução técnica adequada para o conflito identificado.

§ 5º Nenhuma autorização deve ser negada, salvo por motivo técnico-operacional relevante devidamente justificado.

Subseção II

Das Ferrovias Ociosas



SF/19860.85831-49

Art. 22. O Poder Executivo pode, a qualquer tempo, promover a abertura de processo de chamamento público para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização para a exploração econômica de trechos ferroviários ociosos, assim definidos como aqueles com operação em descumprimento das metas de produção e de segurança definidas em contrato há mais de dois anos na data de publicação desta Lei.

§ 1º O procedimento de que trata o *caput* será realizado em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor ferroviário.

§ 2º Havendo interessados na exploração dos trechos ferroviários de que trata o *caput*, dever ser providenciada a cisão desses trechos dos atuais titulares da outorga em favor da nova autorização, sem prejuízo de eventuais indenizações devidas pelas concessionárias, a serem pagas ao termo do contrato de concessão.

§ 3º O procedimento de que trata o *caput* poderá incluir chamamento a interessados para suplementar a capacidade de transporte originalmente apresentada pela requerente da autorização.

§ 4º Cada proponente interessado em contratar suplemento de capacidade de que trata o § 3º deve apresentar compromisso de contratação fixa de serviços de transporte (*ship or pay*).

Art. 23. O chamamento deve indicar obrigatoriamente as seguintes informações:

- I – a ferrovia a ser outorgada;
- II – o atual perfil de cargas e passageiros transportados;
- III – o rol de bens móveis e imóveis que constituem a infraestrutura ferroviária a ser outorgada;
- IV – o valor mínimo exigido pela outorga, a ser pago no ato da assinatura do contrato.

Art. 24. Encerrado o processo de chamamento público, o regulador ferroviário decidirá acerca das propostas recebidas, na forma da regulamentação, observado o seguinte:



I – havendo uma única proposta ao final do processo de chamamento público, a autorização pode ser expedida;

II – na hipótese de haver mais de uma proposta, o regulador ferroviário deve promover processo seletivo público, observados os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da publicidade e da eficiência.

Parágrafo único. O processo seletivo público de que trata o inciso II do *caput* deve considerar como critério de julgamento de forma isolada ou combinada:

I – o maior valor de outorga;

II – a maior participação de capital próprio investido no empreendimento (*equity*);

III – a maior capacidade de movimentação;

IV – a maior recuperação urbanística;

V – a menor necessidade de desapropriação;

VI – a disponibilidade para prestação de serviços de transporte de passageiros ou para a cessão da infraestrutura ferroviária outorgada para prestação de serviço de transporte de passageiro por empresa distinta da operadora ferroviária.

Seção II

Do Contrato de Autorização

Art. 25. São cláusulas essenciais do contrato de autorização de ferrovias as relativas:

I – ao objeto da autorização;

II – ao prazo de vigência e às condições para sua prorrogação;

III – ao modo, forma e condições de exploração da ferrovia;



IV – às condições gerais para interconexão e para compartilhamento da infraestrutura ferroviária;

V – ao cronograma de implantação dos investimentos previstos;

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

VII – direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive os relacionados a necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão da atividade, além da consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

VIII – à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos, e dos métodos e práticas de execução das atividades, bem como a indicação dos órgãos ou das entidades competentes para exercê-las;

IX – à responsabilização pela inexecução ou pela execução deficiente das atividades;

X – às hipóteses de extinção do contrato;

XI – à obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder concedente, do regulador ferroviário e das entidades reguladoras e das demais autoridades que atuam no setor ferroviário, inclusive as de interesse específico da defesa nacional, para efeitos de mobilização;

XII – às condições de cumprimento das medidas de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XIII – às condições de acesso à ferrovia pelo poder público;

XIV – às penalidades e à forma de aplicação das sanções cabíveis;

XV – ao foro e ao modo para solução extrajudicial das divergências contratuais.

§ 1º A autorizatória é responsável pelos investimentos necessários para a criação, expansão e modernização das instalações ferroviárias por sua conta e risco, nos termos do contrato.



§ 2º O regulador ferroviário deve adotar as medidas necessárias para assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nos contratos;

§ 3º Quando a nova ferrovia fizer uso de bem público, o contrato de que trata o *caput* deverá ser associado a contrato de cessão ou de concessão de uso, incluindo-se trechos ferroviários preexistentes, sempre que não houver interesse do poder público em alienar os bens necessários à operação da ferrovia.

Seção III

Da Extinção da Autorização

Art. 26. A outorga para a exploração de ferrovias em regime de autorização pode ser extinta por:

- I – advento do termo contratual;
- II – cassação;
- III – caducidade;
- IV – decaimento;
- V – renúncia;
- VI – anulação;
- VII – falência.

§ 1º A extinção da autorização mediante ato administrativo dependerá de procedimento prévio, garantidos o contraditório e a ampla defesa do interessado.

§ 2º Com vistas à preservação das garantias dos financiadores, e nos termos da regulamentação, uma vez iniciado o processo de extinção de que de que tratam os incisos II a VII do *caput*, os agentes financiadores da ferrovia, com anuência do poder público e por decisão dos detentores da maioria do capital financiado ainda não recuperado, indicar empresa técnica e operacionalmente habilitada para assumir a atividade.



Art. 27. Quando houver perda das condições indispensáveis à continuidade da autorização, em razão de negligência, imperícia ou abandono, o órgão ou a entidade competente poderá extingui-la mediante ato de cassação, nos termos da regulamentação.

Art. 28. Em caso de prática de infrações graves, de transferência irregular da autorização ou de descumprimento reiterado de compromissos contratuais, ou das medidas previstas no inciso I do art. 47, o órgão ou a entidade competente poderá extinguir a autorização decretando-lhe a caducidade.

Art. 29. O decaimento será decretado pelo órgão ou pela entidade competente, por ato administrativo, se lei superveniente vier a vedar o tipo de atividade objeto da autorização ou a suprimir a exploração no regime privado.

§ 1º A lei de que trata o *caput* não justificará o decaimento senão quando a preservação das autorizações já expedidas for efetivamente incompatível com o interesse público.

§ 2º Decretado o decaimento, a operadora ferroviária terá o direito de manter suas atividades regulares por prazo mínimo suficiente para a devida amortização do seu investimento ou de receber indenização equivalente aos ativos não amortizados, inclusive durante o tempo em que essas questões estiverem sendo decididas ou adimplidas.

Art. 30. Renúncia é o ato formal unilateral, irrevogável e irretratável, pelo qual a autorizatária manifesta seu desinteresse pela autorização.

Parágrafo único. A renúncia não será causa isolada para punição da autorizatária, nem a desonerará de suas multas contratuais ou obrigações perante terceiros.

Art. 31. A anulação da autorização será decretada, judicial ou administrativamente, em caso de irregularidade insanável do ato que a expediu.

Art. 32. A autorizatária, a seu exclusivo critério, poderá desativar trechos ferroviários mediante comunicação ao regulador ferroviário, com antecedência mínima de 180 dias.



§ 1º A autorizatória poderá alienar os trechos ferroviários desativados a novo investidor.

§ 2º A operação dos trechos ferroviários de que trata o § 1º depende de aprovação da transferência da outorga de autorização pelo regulador ferroviário.

§ 3º A desativação de ramais ferroviários autorizados não será motivo para sanção da autorizatória, cabendo-lhe garantir a alienação ou a cessão para outra operadora ferroviária, ou, ainda, reparar ou indenizar os danos decorrentes de suas atividades, além de praticar os atos de recuperação ambiental determinados pelos órgãos competentes.

CAPÍTULO VI

DAS REGRAS COMUNS AOS REGIMES PÚBLICO E PRIVADO

Seção I

Da operação

Art. 33. O licenciamento dos trens para execução do transporte de passageiros ou de cargas será realizado exclusivamente pelo responsável pela infraestrutura ferroviária, respeitados a disponibilidade dos *slots*, a configuração do trem-tipo da ferrovia, e os contratos precedentes.

§ 1º As operadoras ferroviárias devem informar ao regulador ferroviário a ocupação de seus *slots* ferroviários, em periodicidade determinada pela regulamentação.

§ 2º Independentemente da possibilidade de terceirização do desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares aos serviços ferroviários, bem como a implementação de projetos associados, a operadora ferroviária é a responsável por toda a execução do transporte, pelas operações acessórias a seu cargo, e pela qualidade dos serviços prestados aos usuários, bem como pelos compromissos que assumir no compartilhamento de sua infraestrutura com terceiros, no transporte multimodal e nos ajustes com os usuários.

Art. 34. Ressalvado o disposto na legislação específica, valores não tributários, multas, outorgas, indenizações, doações, que a União auferir



junto a operadoras ferroviárias somente devem ser reinvestidos em infraestrutura logística ou de mobilidade de titularidade pública.

Art. 35. A operadora ferroviária disponibilizará serviço regular de recebimento e protocolo de reclamações referentes aos serviços prestados, e as responderá na forma do regulamento.

Art. 36. A negociação ou a comercialização de produtos e serviços no interior dos trens de passageiros, nas suas estações e demais instalações, é prerrogativa exclusiva da operadora ferroviária.

§1º A operadora ferroviária poderá transferir a terceiros o direito de que trata o *caput*.

§ 2º O direito ao exercício das atividades de que trata o *caput* fica vinculado ao prazo de validade do contrato de outorga.

Seção II

Do Compartilhamento da Infraestrutura Ferroviária

Art. 37. O compartilhamento de infraestrutura ferroviária deve ocorrer na forma da regulamentação, do acordo comercial entre os interessados e das melhores práticas do setor ferroviário.

§ 1º O acordo deve ser formalizado por contrato, resguardada a possibilidade de arbitragem privada e de denúncia ao órgão regulador ferroviário para a solução de conflitos.

§ 2º Caso a infraestrutura ferroviária seja operada em regime público, o acordo comercial deve atender a garantia de capacidade de transporte a terceiros definida em contrato.

Art. 38. O valor cobrado pelo compartilhamento da infraestrutura e pelas operações dele decorrentes deve ser objeto de livre negociação entre os interessados.

Parágrafo único. Caso a infraestrutura ferroviária seja operada em regime público, o valor de que trata o *caput* deve respeitar os tetos tarifários fixados pelo regulador ferroviário.



Art. 39. A operadora ferroviária pode inspecionar o material rodante de terceiros antes de autorizar o tráfego sobre sua malha ferroviária, ficando responsável pela sua manutenção enquanto não for devolvido ao proprietário.

§ 1º A operadora pode recusar ou reparar o material rodante inspecionado nos termos dos contratos de compartilhamento.

§ 2º Os custos de manutenção devem ser fixados em contrato, resguardada a possibilidade de arbitragem privada e denúncia ao regulador ferroviário.

§ 3º Os padrões e rotinas de manutenção podem ser fixados pela autorregulação, observado o disposto no inciso I do art. 44.

Art. 40. A responsabilidade pelos custos da manutenção de que trata o art. 38 devem ser previamente pactuados em contratos.

CAPÍTULO VII

DAS REGRAS DE TRANSIÇÃO ENTRE REGIMES

Seção I

Da Migração

Art. 41. A concessionária ferroviária com contrato vigente na data de promulgação desta Lei pode requerer a migração, mediante licitação, de sua concessão para o regime de autorização, em condições definidas na regulamentação.

§ 1º Cabe ao ministério responsável avaliar previamente a conveniência e a viabilidade da migração de que trata o *caput*, observado o interesse público e o planejamento setorial aplicável, e orientar o regulador ferroviário quanto à sua eventual execução.

§ 2º Além da avaliação prévia de que trata o § 1º, somente será admitida a conversão de que trata o *caput* no caso das concessionárias que:



I – prestem serviço adequado, conforme definido no inciso II, do § 2º, do art. 6º da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, utilizando-se a referida contagem a partir do pedido de conversão;

II – operem em mercado logístico competitivo;

III – estejam adimplentes em relação a multas e demais pendências administrativas;

IV – mantenham, no regime privado, todas as obrigações de eventuais investimentos contratados no regime público, seus respectivos prazos, e metas de segurança, além das obrigações de transporte já celebradas com os demais usuários do sistema.

§ 3º A migração de que trata o *caput* incluirá o direito de uso, a aquisição da propriedade ou o arrendamento, pela concessionária, de todos os ativos de propriedade da União que sejam essenciais à operação da infraestrutura ferroviária.

§ 4º Caso a concessionária opere linha regular de transporte de passageiros, tais serviços devem ser mantidos pelo prazo da autorização.

§ 5º Para fins do inciso II, considera-se haver mercado logístico competitivo quando houver alternativas logísticas viáveis aos embarcadores da carga, no mesmo modo ou em outro modo de transporte, desde que com preços compatíveis, nos termos da regulamentação.

§ 6º A licitação a que se refere o *caput* pode ser dispensada quando:

I – se tratar de ferrovia majoritariamente dedicada a um único cliente e um único produto, ressalvado o transporte de passageiros em benefício das comunidades circunstantes; e

II – a requerente estiver adimplente com as obrigações relacionadas a financiamentos públicos das respectivas obras e benfeitorias realizadas, bem como multas e demais pendências administrativas.

§ 7º O valor econômico associado à migração abrange todos os preços pelo uso dos bens públicos, adquiridos ou arrendados sob quaisquer



formas admitidas em direito e pode ser pago, no todo ou em parte, na forma de investimentos ferroviários selecionados no interesse da Administração.

Art. 42. A migração com arrendamento de ativos de que trata o § 6º do art. 41 seguirá processo definido em regulamento, observando, no que for aplicável, o procedimento de prorrogação antecipada de que trata a Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017.

Parágrafo único. A autorização será outorgada por período igual ao tempo restante da concessão conforme a duração originalmente prevista em seu contrato, limitados pelos prazos do parágrafo único do art. 15.

CAPÍTULO VIII

DA AUTORREGULAÇÃO FERROVIÁRIA

Art. 43. As operadoras ferroviárias podem se associar voluntariamente sob a forma de pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, para promover a autorregulação, nos termos de seu estatuto, desta Lei e de sua regulamentação.

§ 1º As operadoras ferroviárias outorgadas por entes subnacionais podem aderir à associação de que trata o *caput*, na forma da regulamentação.

§ 2º As normas estabelecidas pela entidade autorregulatória não vinculam as empresas não aderentes à autorregulação.

Art. 44. A autorregulação ferroviária compreende as seguintes funções:

I – instituição de normas técnicas voluntárias de padrões exclusivamente técnico-operacionais da execução do transporte ferroviário, notadamente no que se refere à via permanente, aos sistemas de segurança e ao material rodante, visando à maximização da interconexão e da produtividade ferroviárias;

II – conciliação de conflitos entre seus membros, excetuados os de ordem comercial;



III – coordenação, planejamento e administração em cooperação do controle operacional das malhas ferroviárias operadas por pelos membros do autorregulador ferroviário;

IV – autorregulação e coordenação da atuação dos seus membros para assegurar neutralidade com relação aos interesses dos usuários;

V – solicitação ao órgão regulador de revogação e de alteração de normas incompatíveis com a eficiência ou a produtividade ferroviárias;

VI – articulação com órgãos e entidades da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios para conciliação do uso da via permanente de seus membros com outras vias terrestres e com os demais modos de transporte.

Parágrafo único. É vedada ao autorregulador ferroviário a edição de norma ou especificação técnica que dificulte ou impeça a interconexão por operadora ferroviária não associada, sem motivo justificado.

Art. 45. O autorregulador ferroviário será dirigido, em regime de colegiado, nos termos de seu estatuto aprovado pela unanimidade das operadoras ferroviárias associadas.

Parágrafo único. Os diretores devem ser escolhidos entre os representantes das operadoras ferroviárias associadas com o mais elevado nível de exigência quanto à experiência técnico-operacional em ferrovias e quanto ao notório conhecimento das melhores práticas do setor ferroviário.

Art. 46. Nos termos da regulamentação, o autorregulador ferroviário fica submetido à supervisão do regulador ferroviário, a quem cabe:

I – regular a segurança do trânsito e do transporte ferroviário;

II – resolver as contestações e decidir os conflitos ferroviários.

Parágrafo único. As normas ou especificações técnicas que interfiram na competitividade do mercado ou na segurança ferroviária, se submetem ao controle dos órgãos e entidades de defesa da concorrência.



CAPÍTULO IX

DO TRÂNSITO E DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Seção I

Da Segurança e da Proteção do Trânsito

Art. 47. As operadoras ferroviárias ficam sujeitas à regulação e à fiscalização do regulador ferroviário, e devem:

I – cumprir e fazer cumprir, nos prazos determinados, as medidas de segurança e de regularidade do tráfego que lhes forem exigidas;

II – prestar as informações que lhes forem solicitadas.

Art. 48. A operadora ferroviária é responsável pela implantação de dispositivos de proteção e segurança ao longo de suas faixas de domínio.

Parágrafo único. A responsabilidade da operadora ferroviária abrange a via permanente, o material rodante, os equipamentos e as instalações necessários à segurança da operação em situações regulares e de emergência decorrentes do transporte ferroviário.

Art. 49. As linhas férreas têm prioridade de trânsito nas interseções em nível com outros modos de transporte, inclusive os não motorizados, nos termos da regulamentação nacional.

§ 1º A operadora ferroviária é responsável pela segurança da circulação no trânsito ferroviário.

§ 2º A disciplina do cruzamento ferroviário é definida pela operadora ferroviária, observada a regulamentação nacional.

§ 3º A operadora ferroviária não pode impedir a travessia de suas linhas por outras vias anteriormente estabelecidas.

§ 4º O responsável pela execução da via mais recente deve assumir todos os encargos financeiros decorrentes das obras e instalações necessárias ao cruzamento.



§ 5º A abertura ao tráfego de qualquer segmento ferroviário depende de aprovação do regulador ferroviário, observados critérios objetivos de segurança, nos termos da regulamentação nacional.

§ 6º Trens de serviço ou de socorro têm prioridade de tráfego sobre os demais.

Art. 50. A operadora ferroviária não pode impedir a travessia em desnível de suas linhas por outras vias posteriormente estabelecidas, devendo o modo de cruzamento ser fixado pela própria operadora, tendo em vista a segurança do tráfego e observada a regulamentação nacional.

Parágrafo único. Não havendo acordo entre as partes, a travessia será decidida pelo regulador ferroviário.

Art. 51. Ressalvados os direitos à cobrança de indenizações ou pagamento pelo uso da faixa de domínio, a operadora ferroviária não pode impedir a travessia de suas linhas por tubulações, redes de transmissão elétrica, telefônica e similares, anterior ou posteriormente estabelecidas, observada a regulamentação nacional específica de proteção ao tráfego e às instalações ferroviárias.

Parágrafo único. Os encargos de construção, conservação e vigilância cabem à parte que executar o serviço mais recente.

Art. 52. O transporte de produtos perigosos deverá observar o disposto em legislação específica.

Art. 53. Em caso de conflito ou de acidente, havendo vítima, o responsável pela segurança é obrigado a, de imediato, providenciar o socorro às vítimas e dar conhecimento do fato à autoridade policial competente, na forma da lei.

Art. 54. A operadora ferroviária deve manter cadastro de acidentes que ocorram nas respectivas linhas, oficinas e demais dependências, com indicação das causas prováveis e das providências adotadas, inclusive as de caráter preventivo, cujo conteúdo deve ser compartilhado com as autoridades que o requererem.

Seção II

Da Segurança e da Vigilância do Transporte



Art. 55. A operadora ferroviária adotará as medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativas destinadas a:

- I – preservar seu patrimônio;
- II – garantir a regularidade e a normalidade do tráfego;
- III – garantir a integridade dos passageiros e dos bens que lhe forem confiados;
- IV – prevenir crimes e contravenções em suas dependências;
- V – garantir a manutenção da ordem em suas dependências;
- VI – garantir o cumprimento dos direitos e deveres do usuário;
- VII – salvaguardar o serviço ferroviário contra atos de interferência ilícita.

Art. 56. Compete à operadora ferroviária exercer a vigilância em suas dependências, em ação harmônica com as autoridades policiais competentes.

§ 1º Em caso de crime praticado no interior do empreendimento ferroviário de que trata esta Lei, a segurança da operadora ferroviária, independentemente da presença de autoridade ou agente policial, deverá:

- I – remover os feridos para pronto-socorro ou hospital;
- II – prender em flagrante os autores dos crimes ou contravenções penais e apreender os instrumentos e os objetos que tiverem relação com o fato, entregando-os à autoridade policial competente; e
- III – isolar o local para verificações e perícias.

§ 2º As providências de que trata o § 1º devem ser tomadas sem a paralisação do tráfego, desde que seja seguro.

§ 3º Em qualquer dos casos previstos no § 1º, após a adoção das providências previstas, a segurança da operadora ferroviária deve lavrar e encaminhar à autoridade policial competente boletim de ocorrência em que



devem ser consignados o fato, as pessoas nele envolvidas, as testemunhas e os demais elementos úteis para o esclarecimento da verdade.

§ 4º A operadora ferroviária é obrigada a fornecer às vítimas de acidentes nele ocorridos, como aos seus beneficiários ou a outros interessados, cópia autenticada de boletim de ocorrência no prazo máximo de dez dias, contados da data do recebimento do pedido.

Art. 57. A operadora ferroviária pode exigir que os passageiros e sua bagagem sejam submetidos a procedimentos de registro, vistoria e segurança, na forma da regulamentação.

CAPÍTULO X

DAS OPERAÇÕES URBANÍSTICAS

Art. 58. A instalação de nova infraestrutura ferroviária em zonas urbanas ou zonas de expansão urbana deve observar o disposto no plano diretor municipal e no plano de desenvolvimento urbano integrado.

Art. 59. O projeto de implantação de infraestruturas ferroviárias abrange projeto urbanístico do entorno, destinado a minimizar possíveis impactos negativos e a propiciar aproveitamento eficiente do solo urbano, de modo a maximizar os efeitos positivos para a mobilidade urbana.

§ 1º O projeto urbanístico de que trata o *caput* pode ser elaborado pela operadora ferroviária, a seu requerimento, e deve ser aprovado pelo município, observado, nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, o respectivo regime de governança interfederativa.

§ 2º A execução do projeto urbanístico pode ser delegada à operadora ferroviária, por meio de sociedade de propósito específico, admitida sua constituição sob a forma de fundo de investimento imobiliário, de forma a isolar a sua própria contabilidade e gestão especialmente quanto ao recebimento de receitas, administração de ativos e recolhimento de impostos e taxas.

§ 3º A sociedade de propósito específico para os fins do § 2º será aberta à adesão dos titulares de direitos reais sobre os imóveis públicos ou privados necessários à execução da operação, mediante sua entrega a título de integralização de capital.



§ 4º A sociedade de propósito específico pode instruir e promover desapropriações e adquirir contratualmente direitos reais não incorporados ao seu patrimônio na forma do § 3º, bem como alienar ou explorar comercialmente os imóveis que produzir, assim como receber receitas advindas de contribuição de melhoria instituída pelo poder público referente a obras e benfeitorias em infraestruturas públicas que executar mediante delegação.

§ 5º A operadora ferroviária ou a sociedade de propósito específico vinculada ao empreendimento referido no caput poderá receber delegação específica do Poder Público para auxiliar operacionalmente na arrecadação de contribuição de melhoria referente a obras.

Art. 60. Visando à maximização dos fatores que contribuam para viabilizar projetos de ferrovias urbanas de interesse público e privado, os Municípios e Estados podem permitir e promover a exploração de bens imóveis de sua titularidade para uso como instalações adjacentes para execução de serviços associados.

CAPÍTULO XI

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Art. 61. O Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 3º** Podem promover a desapropriação, mediante autorização expressa constante de lei ou contrato:

I – os concessionários, inclusive aqueles contratados nos termos da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e os permissionários de serviços públicos;

II – as entidades públicas; e

III – as entidades que exerçam funções delegadas do Poder Público.

IV – os autorizatários de serviço de transporte ferroviário explorado como atividade econômica " (NR)

“**Art. 4º**

Parágrafo único. Quando a desapropriação destinar-se à execução de planos de urbanização, de renovação urbana ou de parcelamento ou reparcelamento do solo, a receita decorrente da revenda ou da exploração imobiliária dos imóveis produzidos poderá compor a remuneração do agente executor.” (NR)



“Art. 5º

§ 4º Os bens desapropriados para fins de utilidade pública e os direitos decorrentes da respectiva imissão na posse poderão ser alienados a terceiros, locados, cedidos, arrendados, outorgados em regimes de concessão de direito real de uso, de concessão comum ou de parceria público-privada e ainda transferidos como integralização de fundos de investimento ou sociedades de propósito específico.

§ 5º Aplica-se o disposto no § 4º nos casos de desapropriação para fins de execução de planos de urbanização, de renovação urbana ou de parcelamento ou reparcelamento do solo, desde que seja assegurada a destinação prevista no referido plano de urbanização ou de parcelamento de solo.

.....” (NR).

Art. 62. A Lei nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 176-A.** O registro de aquisição originária ou de desapropriação amigável ou judicial ocasionará a abertura de matrícula, se não houver, relativa ao imóvel adquirido ou quando atingir, total ou parcialmente, um ou mais imóveis objeto de registro anterior.

§ 1º A matrícula será aberta com base em planta e memorial utilizados na instrução do procedimento administrativo ou judicial que ensejou a aquisição, os quais assegurarão a descrição e a caracterização objetiva do imóvel e as benfeitorias, nos termos do art. 176.

§ 2º As matrículas atingidas serão encerradas ou receberão averbação dos desfalques, caso necessário, dispensada a retificação da planta e do memorial descritivo da área remanescente.

§ 3º Divergências entre a descrição do imóvel constante do registro e aquela apresentada pelo requerente não impedirão o registro.

§ 4º Na hipótese de a área adquirida em caráter originário ser maior do que a área constante do registro existente, a informação sobre a diferença apurada será averbada na matrícula aberta.

§ 5º O disposto no *caput* aplica-se ao registro de:

I - ato de imissão provisória na posse, em procedimento de desapropriação;

II - carta de adjudicação em procedimento judicial de desapropriação;



III - escritura pública, termo ou contrato administrativo em procedimento extrajudicial de desapropriação.

“Art. 235.

III - dois ou mais imóveis contíguos objeto de imissão provisória registrada em nome da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios ou de suas entidades delegadas ou contratadas e sua respectiva cessão e promessa de cessão.

§ 3º Na hipótese de que trata o inciso III, a unificação poderá abranger matrículas ou transcrições relativas a imóveis contíguos àqueles que tenham sido objeto da imissão provisória na posse.”
(NR)

Art. 63. Os arts. 24, 25, 38, 58 e 82 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 24.

IX - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, quando o contrato assim o exigir.

.....”(NR)

“Art. 25.

I – publicar os editais, julgar as licitações e as seleções, celebrar os contratos para prestação de serviços de transporte ferroviário, permitindo-se sua vinculação com contratos de arrendamento de ativos ou concessão de uso;

;

III – publicar editais, julgar as licitações e celebrar contratos de concessão e de permissão para construção e exploração de novas ferrovias, com cláusulas de reversão à União dos ativos operacionais edificados e instalados;

V – regular e coordenar a atuação dos concessionários, dos permissionários e das autorizatárias, assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários e dos clientes, orientando e



disciplinando a interconexão entre as estradas de ferro, e arbitrando as questões não resolvidas pelas partes ou pela autorregulação;

.....
 VII – contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação dos delegatários do setor.

VIII - regular os procedimentos e as condições para cessão a terceiros de capacidade de tráfego disponível na ferrovia explorada em regime público, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de passagem.

IX - supervisionar a associação privada de autorregulação ferroviária cuja criação e funcionamento rege-se por legislação específica.

Parágrafo único. No cumprimento do disposto no inciso V, a ANTT estimulará a formação de conselhos de usuários, no âmbito de cada ferrovia explorada em regime público, para a defesa de interesses relativos aos serviços prestados.

(NR)

“**Art. 38.** As permissões a serem outorgadas pela ANTT para o transporte rodoviário interestadual semiurbano e pela ANTAQ aplicar-se-ão à prestação regular de serviços de transporte de passageiros que não tenham caráter de exclusividade ao longo das rotas percorridas, devendo também ser precedidas de licitação regida por regulamento próprio, aprovado pela diretoria da Agência e pelo respectivo edital” (NR)

“**Art. 58.**

§ 1º

§ 2º No caso de diretor de associação de autorregulação ferroviária o período da vedação de que trata o *caput* será contado pelo dobro do tempo que durar o exercício do mandato na direção da autorregulação até o limite de quarentena de oito anos.” (NR)

“**Art. 82.**

§ 1º As atribuições a que se refere o *caput* não se aplicam aos elementos da infraestrutura autorizados, concedidos ou arrendados pela ANTT e pela ANTAQ



.....

Art. 64. A Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"**Art. 2º** O SNV é constituído pela infraestrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição dos diferentes entes da Federação, nos regimes públicos e privados.

.....

§ 3º Quanto ao regime de exploração, o SNV poderá ser classificado em público ou privado." (NR)

"**Art. 20**.....

.....

IV - promover ligações necessárias à segurança e à economia nacionais; e

Parágrafo único. Integram o Subsistema Ferroviário Federal os pátios e terminais, as oficinas de manutenção e demais instalações das estradas de ferro delegadas pela União."

"**Art. 21**.....

.....

IV - Ferrovias de Ligação: as que, orientadas em qualquer direção e não enquadradas nas categorias discriminadas nos incisos I a III, ligam entre si ferrovias importantes do País, ou se constituem em ramais coletores regionais;

V – Ferrovias de Acesso: as que, orientadas em qualquer direção e não enquadradas nas categorias discriminadas nos incisos I a IV, ligam entre si pontos de origem ou destino de cargas ou de passageiros; e

VI - Ferrovias Radiais: as que partem da Capital Federal, em qualquer direção, para ligá-la a capitais estaduais ou a pontos periféricos importantes do País." (NR)

"**Art. 22.** As ferrovias integrantes do Subsistema Ferroviário Federal são designadas pelo símbolo "EF".

§ 1º O símbolo "EF" é acompanhado por uma sequência de 3 (três) caracteres, com os seguintes significados:

I - o primeiro caractere indica a categoria da ferrovia, sendo:

- a) 1 para as longitudinais;
- b) 2 para as transversais;



- c) 3 para as diagonais;
- d) 4 para as de ligação;
- e) 0 para as radiais;
- f) A para as de acesso;

II - os outros 2 (dois) caracteres indicam a posição da ferrovia relativamente a Brasília e aos pontos cardeais, segundo sistemática definida pelo órgão competente.

§ 2º Nas ferrovias de acesso os dois últimos caracteres serão preenchidos por letras e números, indicativos da sequência histórica de criação das ferrovias, segundo sistemática definida pelo órgão competente." (NR)

“**Art. 23.** A relação descritiva das ferrovias que integram o Subsistema Ferroviário Federal será elaborada segundo os critérios do art. 20 e atualizada, anualmente, por Ato do Poder Executivo.

§ 1º Órgão ou entidade competente atualizará na internet a relação de que trata o *caput* em formato tabular e geográfico.

§ 2º As informações geoespaciais de que trata o § 1º conterão, no mínimo, as indicações de bitola, designação e numeração, titularidade, e capacidade da ferrovia, além da indicação da operadora ferroviária.” (NR)

“**Art. 23-A.** As ferrovias nacionais classificam-se quanto a:

- I – bitola;
- II – orientação geográfica;
- III – designação e numeração;
- IV – titularidade:
 - a) pública;
 - b) privada.
- V – competência:
 - a) federal;
 - b) estadual;
 - c) distrital;
 - d) municipal.
- VI - capacidade;
- VII - movimentação;
- VIII - receita.”



Art. 24. Fica a União autorizada a desativar trechos ferroviários de tráfego inexpressivo, não passíveis de arrendamento, concessão ou alienação.

Parágrafo único. Decorridos cinco anos da decretação da desativação, a faixa de domínio do trecho desativado poderá ser erradicada e utilizada para finalidades que não impeçam sua reutilização posterior como ferrovia." (NR)

Art. 65. O art. 18 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 18.

§ 10. A destinação que tenha como beneficiários as autorizatárias de serviços de transportes ferroviários, nos termos da legislação específica, poderá ser realizada com dispensa de licitação e a título gratuito." (NR)

Art. 66. O Art. 11 da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 11.

VI - valores não tributários, multas, outorgas, indenizações, doações, devidos à União pelas concessionárias, permissionárias e autorizatárias ferroviárias nos termos da regulamentação;

§ 4º Os recursos referidos no inciso VI deste artigo devem ser aplicados exclusivamente no fomento do modo ferroviário." (NR)

Art. 67. O Art. 2º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º.

§ 3º

IV – ferroviário explorado como atividade econômica, mediante autorização na forma da legislação específica" (NR)



Art. 68. As definições e determinações desta lei se estendem a toda e qualquer infraestrutura, material transeunte e sistema de transporte que se equipare, quanto ao fluxo de veículos em faixa exclusiva e específica, fixada majoritariamente em solo, com comportamento e necessidade de organização de trânsito e tráfego de uma ferrovia.

Parágrafo Unico - Em caso de divergência, caberá ao regulador ferroviário definir quais e como os enquadramentos, adaptações e definições dos termos da regulação ferroviária serão aplicados aos sistemas alternativos mencionados no caput.

Art. 69. Revogam-se os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

- I – a alínea “b” do inciso IV do art. 13;
- II – a alínea “d” do inciso V do art. 13;
- III – o parágrafo único do art. 13;
- IV – a alínea “b” do inciso IV do art. 14;
- V – a alínea “b” do inciso I do art. 14;
- VI – a alínea “f” do inciso III do art. 14;
- VII – a alínea “i” do inciso III do art. 14.

Art. 70. Esta Lei entra em vigor noventa dias após a sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator







SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 261, DE 2018

Dispõe sobre a exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada; autoriza a autorregulação ferroviária; disciplina o trânsito e o transporte ferroviário; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 12.379, de 6 de janeiro de 2011; e dá outras providências.

AUTORIA: Senador José Serra (PSDB/SP)

DESPACHO: Às Comissões de Assuntos Econômicos; de Serviços de Infraestrutura; e de Constituição, Justiça e Cidadania, cabendo à última decisão terminativa



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2018

Dispõe sobre a exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada; autoriza a autorregulação ferroviária; disciplina o trânsito e o transporte ferroviário; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 12.379, de 6 de janeiro de 2011; e dá outras providências.



SF/18456.74190-97

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre:

I – a exploração indireta pela União do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, que transponham os limites de Estado ou Território, ou que se conectem às ferrovias federais;

II – as atividades desempenhadas pelas administrações ferroviárias privadas;

III – a autorregulação ferroviária; e

IV – a segurança do trânsito e do transporte ferroviário.

Art. 2º Esta Lei aplica-se às ferrovias construídas ou adquiridas pela iniciativa privada em regime de direito privado.

Art. 3º As normas gerais desta Lei aplicam-se às ferrovias estaduais, distritais e municipais, de quaisquer tipos ou categorias.



Art. 4º As outorgas de ferrovias privadas em regime de direito privado regem-se por esta Lei, aplicando-se-lhes, subsidiariamente, no que couber, o disposto nas Leis nºs 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; 11.079, de 30 de dezembro de 2004; 10.233, de 5 de junho de 2001 e nas leis que lhes são correlatas.

CAPÍTULO II

DEFINIÇÕES E COMPETÊNCIAS

Art. 5º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I – administração ferroviária: empresa privada, órgão ou entidade do poder público competente para construir, operar e explorar ferrovias e seus sistemas acessórios de transporte, processamento, armazenamento, hospedagem e conveniência de passageiros, e, ainda, instalações e sistemas de interligação de ferrovias entre si e com outros modos de transportes;

II – serviços de transporte ferroviário: conjunto de atividades que possibilitam o transporte de cargas ou de passageiros por veículos que transitam, exclusivamente, conectados a trilho;

III – integração vertical: forma de organização ferroviária em que a administração ferroviária é responsável pela operação dos trens e pelo gerenciamento, manutenção, coordenação e segurança do trânsito e da infraestrutura ferroviária;

IV – segregação geográfica: forma de competição intramodal em que é vedada à administração ferroviária a exclusividade dos serviços de transporte ferroviário em uma mesma região geográfica; e

V – reparcelamento: espécie de parcelamento do solo pelo qual imóveis antigos são substituídos por novos, mais adequados ao planejamento urbanístico vigente.

Art. 6º Compete à União:

I – aprovar os regulamentos e as normas das entidades ferroviárias privadas, nos termos desta Lei;



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

3

II – fiscalizar e regular as atividades das administrações ferroviárias quanto a aspectos técnicos, ambientais, econômicos e de segurança;

III – fiscalizar e regular a segurança do trânsito e do transporte ferroviário em todo o território nacional;

IV – fiscalizar, regular e supervisionar as entidades privadas de autorregulação ferroviária;

V – homologar as decisões das entidades privadas de autorregulação ferroviária;

VI – julgar, em recurso as decisões das entidades de autorregulação ferroviária; e

VII – arbitrar os conflitos não resolvidos pelas entidades privadas de autorregulação ferroviária e pelas administrações ferroviárias.

Parágrafo único. O Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT) estabelecerá as normas regulamentares referidas nesta Lei.

CAPÍTULO III

PRINCÍPIOS E DIRETRIZES

Art. 7º O planejamento, a coordenação, a construção, a operação, a exploração, a autorização, a regulação e a fiscalização das ferrovias privadas em território nacional, em regime de direito privado, devem seguir os princípios constitucionais da atividade econômica e, em especial, os seguintes:

I – respeito à livre iniciativa e aos direitos dos usuários;

II – preservação do meio ambiente equilibrado;



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

4

- III – redução dos custos logísticos;
- IV – aumento da oferta de mobilidade;
- V – integração da infraestrutura ferroviária;
- VI – integração vertical e segregação geográfica das administrações ferroviárias; e
- VII – celeridade processual e autorregulação.

Art. 8º O transporte ferroviário privado em regime de direito privado deve seguir as seguintes diretrizes:

- I – promoção de desenvolvimento econômico e social por meio da ampliação da logística e da mobilidade ferroviária;
- II – expansão da rede, modernização e atualização dos sistemas, e otimização da infraestrutura ferroviária;
- III – incentivo à modicidade dos preços praticados, à qualidade da atividade prestada e à efetividade dos direitos dos usuários;
- IV – estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão da infraestrutura ferroviária, à valorização e à qualificação da mão de obra ferroviária e à eficiência das atividades prestadas;
- V – promoção da segurança do trânsito ferroviário em áreas urbanas e rurais;
- VI – estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado;
- VII – estímulo à ampliação do mercado ferroviário na matriz de transporte de cargas e passageiros;
- VIII – reconhecimento do efeito benéfico da concorrência intermodal e intramodal como inibidor de abusos da condição de monopolista natural;





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

5

IX – reconhecimento dos ganhos de eficiência, de produtividade, de coordenação e de qualidade decorrentes da autorregulação fiscalizada, regulada e supervisionada pelo poder público; e

X – incentivo ao ordenamento urbanístico orientado pelo trânsito e transporte ferroviário de passageiros.

CAPÍTULO IV

FERROVIAS PRIVADAS EM REGIME DE DIREITO PRIVADO

Seção I

Obtenção

Art. 9º Serão exploradas mediante autorização precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, de processo seletivo público, as ferrovias construídas ou adquiridas pela iniciativa privada, em regime de direito privado, nos termos desta Lei.

Parágrafo único. A necessidade de inclusão de ramal de conexão ou de acesso na faixa de domínio de administração ferroviária precedente não inviabiliza a outorga por autorização.

Art. 10. O interessado em obter a autorização de ferrovias em regime privado poderá requerê-la ao órgão ou à entidade competente a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º O requerimento será instruído de:

I – minuta do contrato de autorização;

II – relatório circunstanciado dos projetos logísticos e urbanísticos, contendo, no mínimo, características do transporte e seu financiamento e especificações técnicas da operação compatíveis com o restante da rede;

III – prova de título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real, contrato de promessa de compra e venda, contrato de promessa de parcelamento, ou outro



SF/18456.74190-97



instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno necessário ao empreendimento ferroviário, além de outros documentos previstos no instrumento de abertura, em, pelo menos, um vinte avos do trajeto da ferrovia privada requerida, nos termos dos projetos logísticos e urbanísticos;

IV – relatório executivo dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental.

§ 2º Conhecido o requerimento de autorização de que trata o *caput*, o órgão ou a entidade competente deverá:

I – publicar o extrato do requerimento e a minuta do contrato, inclusive na internet; e

II – promover a abertura de processo de anúncio público, com prazo de trinta dias, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização de ferrovia na mesma região e com características semelhantes.

Art. 11. O poder concedente poderá determinar ao órgão ou à entidade competente, a qualquer momento, e em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor ferroviário, a abertura de processo de chamada pública para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização de ferrovias privadas, na forma do regulamento e observado o prazo previsto no inciso II do § 2º do art. 10.

Art. 12. O instrumento de abertura de chamada ou anúncio públicos indicará obrigatoriamente os seguintes parâmetros:

I – a região geográfica na qual será implantada a ferrovia;

II – o perfil das cargas ou dos passageiros a serem transportados;
e

III – a estimativa do volume de cargas ou de passageiros a ser movimentado nas instalações ferroviárias.

Art. 13. Encerrado o processo de chamada ou anúncio públicos, o órgão ou a entidade competente deverá analisar a viabilidade técnica e



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

7

ambiental das propostas e sua adequação às diretrizes do planejamento e das políticas do setor ferroviário.

§ 1º Observado o disposto no regulamento, poderão ser expedidas diretamente as autorizações de ferrovias privadas quando:

I – o processo de chamada ou anúncio públicos for concluído com a participação de um único interessado; ou

II – havendo mais de uma proposta, não haja impedimento locacional à implantação de todas elas de maneira concomitante.

§ 2º Havendo mais de uma proposta e impedimento locacional que inviabilize sua implantação de maneira concomitante, o órgão ou a entidade competente deverá promover processo seletivo público, observados os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da publicidade e da eficiência.

§ 3º O processo seletivo público de que trata o § 2º atenderá ao disposto no regulamento e considerará como critério de julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a maior recuperação urbanística e a menor desapropriação.

§ 4º Em qualquer caso, somente poderão ser autorizadas as ferrovias compatíveis com os requisitos técnicos e ambientais estabelecidos pelo órgão ou pela entidade competente.

Art. 14. Todos os interessados na chamada ou anúncio públicos ou no processo seletivo público deverão instruir seus requerimentos na forma do art. 10.

Art. 15. A autorização aprovada será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterá as seguintes cláusulas essenciais:

I – objeto, ramais e imóveis vinculados;

II – condições de fiscalização e de extinção;

III – modo, forma e condições de exploração da ferrovia;



SF/18456.74190-97



IV – condições gerais para interconexão e compartilhamento da infraestrutura;

V – investimentos de responsabilidade do contratado;

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

VII – responsabilidades das partes;

VIII – direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive os relacionados a necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão da atividade, além da consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

IX – forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos, e dos métodos e práticas de execução das atividades, bem como a indicação dos órgãos ou das entidades competentes para exercê-las;

X – garantias para adequada execução do contrato;

XI – responsabilização pela inexecução ou pela execução deficiente das atividades;

XII – hipóteses de extinção do contrato;

XIII – obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder concedente, dos órgãos e das entidades reguladores e das demais autoridades que atuam no setor ferroviário, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XIV – condições de cumprimento das medidas de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XV – acesso à ferrovia pelo poder concedente, pelos órgãos e pelas entidades competentes que atuam no setor ferroviário;

XVI – penalidades e forma de aplicação; e



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

9

XVII – foro e modo para solução extrajudicial das divergências contratuais.

§ 1º A autorizatória promoverá os investimentos necessários para a criação, a expansão e a modernização das instalações ferroviárias por sua conta e risco, na forma desta Lei e de seu regulamento e do respectivo contrato.

§ 2º O órgão ou a entidade competente adotará as medidas para assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nas autorizações e poderá exigir garantias ou aplicar sanções, inclusive a cassação da autorização.

Seção II

Operação

Art. 16. A autorizatória operará em regime de liberdade tarifária.

Parágrafo único. No regime de liberdade tarifária, a autorizatória determinará suas próprias tarifas, devendo comunicá-las ao regulador competente, em prazo por este definido.

Art. 17. A autorizatória facultará a outras administrações ferroviárias a operação compartilhada em tráfego mútuo ou direito de passagem mediante acordos voluntários fixados em contrato.

Art. 18. A desativação ou erradicação de ramais ferroviários privados será comunicada com antecedência de 180 dias ao regulador competente.

§ 1º Os ramais poderão ser alienados a novo investidor pelo seu titular.

§ 2º A desativação ou a erradicação de ramais ferroviários privados antieconômicos não será motivo para sanção da autorizatória.

Seção III





Extinção

Art. 19. A autorização de ferrovias privadas não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por:

- I – cassação;
- II – caducidade;
- III – decaimento;
- IV – renúncia;
- V – anulação; ou
- VI – falência.

Parágrafo único. A extinção da autorização mediante ato administrativo dependerá de procedimento prévio, garantidos o contraditório e a ampla defesa do interessado.

Art. 20. Quando houver perda das condições indispensáveis à continuidade da autorização, em razão de negligência, imperícia ou abandono, o órgão ou a entidade competente poderá extingui-la mediante ato de cassação, nos termos da regulamentação.

Art. 21. Em caso de prática de infrações graves, de transferência irregular da autorização ou de descumprimento reiterado de compromissos assumidos, o órgão ou a entidade competente poderá extinguir a autorização decretando-lhe a caducidade.

Art. 22. O decaimento será decretado pelo órgão ou pela entidade competente, por ato administrativo se, em face de razões de excepcional relevância pública, legislação superveniente vier a vedar o tipo de atividade objeto da autorização ou a suprimir a exploração no regime privado.



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

11

§ 1º A edição das normas de que trata o *caput* não justificará o decaimento senão quando a preservação das autorizações já expedidas for efetivamente incompatível com o interesse público.

§ 2º Decretado o decaimento, a prestadora terá o direito de manter suas próprias atividades regulares por prazo mínimo de vinte anos, salvo desapropriação.

§ 3º O decaimento de que trata o *caput* será sucedido da devida indenização dos ativos não amortizados no prazo do § 2º.

Art. 23. Renúncia é o ato formal unilateral, irrevogável e irretratável, pelo qual a autorizatária manifesta seu desinteresse pela autorização.

Parágrafo único. A renúncia não será causa para punição da autorizatária, nem a desonerará de suas obrigações com terceiros.

Art. 24. A anulação da autorização será decretada, judicial ou administrativamente, em caso de irregularidade insanável do ato que a expediu.

Art. 25. A extinção da autorização mediante ato administrativo dependerá de procedimento prévio, garantidos o contraditório e a ampla defesa do interessado.

Seção IV

Requisitos Prévios

Art. 26. A aprovação de autorização de ferrovia privada em regime de direito privado será sempre precedida de:

I – consulta ao chefe do Poder Executivo alcançado pela linha férrea;

II – consultas às entidades representativas dos usuários, embarcadores e cidadãos diretamente afetados;





III – emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento; e

IV – elaboração de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental.

§ 1º A consulta prevista no inciso I do *caput* será feita da União para os Estados ou dos Estados para os Municípios.

§ 2º Além de outras determinações contidas na legislação e regulamentação específica, o relatório conclusivo dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental determinará a faixa de domínio mínima necessária ao empreendimento ferroviário.

§ 3º A posterior alteração de traçado ou inclusão de ramais externos à faixa de domínio determinada na forma do § 2º darão causa a novo processo independente na forma do *caput*.

§ 4º A aprovação da primeira ferrovia privada em regime de direito privado em uma região não fere o princípio da segregação geográfica.

Art. 27. O capital social do requerente da autorização será formado, no mínimo, em quatro por cento por firmas ferroviárias que já administrem ferrovias com o mesmo perfil de movimentação de cargas ou passageiros em, ao menos, dois por cento da extensão da ferrovia requerida.

Seção V

Operações Ordinárias

Art. 28. Nas ferrovias privadas em regime de direito privado, a operação de transporte ferroviário de passageiros ou de cargas se fará independentemente de nova outorga de concessão, permissão, ou autorização pelo poder público.

§ 1º O licenciamento dos trens para execução dos serviços de que trata o *caput* será realizado exclusivamente pelas administrações ferroviárias interessadas mediante contratos, respeitados a capacidade dos *slots* ferroviários e os contratos precedentes.



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

13

§ 2º As administrações ferroviárias privadas informarão ao órgão ou à entidade competente a ocupação dos *slots* ferroviários com trens próprios e de terceiros, na periodicidade determinada na regulamentação.

Art. 29. A abertura ao tráfego de qualquer trecho ferroviário privado dependerá de expressa autorização do órgão ou da entidade federal competente, observados critérios objetivos de segurança, nos termos da regulamentação nacional.

Art. 30. O compartilhamento de infraestrutura entre as administrações ferroviárias intervenientes observará as disposições desta Lei e serão fixadas em contratos.

§ 1º Eventuais conflitos serão conciliados pelas entidades privadas estabelecidas no contrato.

§ 2º Frustrada a conciliação de que trata o § 1º, eventuais conflitos remanescentes serão arbitrados pelo órgão ou pela entidade competente.

Art. 31. As administrações ferroviárias poderão contratar com terceiros serviços e obras necessários à execução do transporte sem que isso as exima das responsabilidades decorrentes.

Art. 32. No regime privado, é vedado o transporte não remunerado, salvo expressa disposição legal em contrário.

Parágrafo único. Além de previsão legal, o transporte não remunerado de passageiros fica condicionado ao efetivo pagamento da tarifa vigente à administração ferroviária, por meio de recursos orçamentários do ente que criar a obrigação.

Art. 33. A administração ferroviária é obrigada a receber e protocolar reclamações referentes aos serviços prestados, e a pronunciar-se a respeito no prazo de trinta dias a contar da data do recebimento da reclamação.

Parágrafo único. A administração ferroviária deverá organizar e manter, na internet, serviços para atender às reclamações.



SF/18456.74190-97



Art. 34. As operações acessórias à realização do transporte, tais como carregamento, descarregamento, transbordo, armazenagem, pesagem e manobras, hospedagem e conveniências aos passageiros, aluguéis de instalações serão remuneradas através de taxas ou preços adicionais, que a administração ferroviária poderá cobrar mediante negociação prévia com o usuário.

Parágrafo único. Para efeito do disposto neste artigo, as administrações ferroviárias deverão divulgar as tabelas vigentes para esses serviços, podendo aplicar descontos, sem prévia anuência do poder concedente.

Seção VI

Operações Extraordinárias

Art. 35. Em caso de expressivo desastre natural, em iminente perigo ou em tempo de guerra, a União poderá assumir temporariamente o serviço ferroviário, por motivo de interesse público, mediante lei autorizativa específica.

§ 1º Cessada a calamidade, o poder público indenizará os prejuízos havidos pela autorizatária em relação aos lucros cessantes, se houver.

§ 2º A lei de que trata o *caput* poderá fixar condições de prestação não remunerada em tempo de guerra.

Seção VII

Operações de Transportes

Art. 36. A tarifa de transporte de carga é o valor cobrado para o deslocamento de uma unidade de carga da estação de origem para a estação de destino.

Parágrafo único. No caso do transporte de cargas de características excepcionais, tarifas e taxas especiais poderão ser negociadas entre a administração ferroviária e o embarcador.



SF/18456.74190-97



Art. 37. A administração ferroviária deverá atender o embarcador sem discriminação de nível de serviço injustificada e prestar-lhe o serviço adequado.

Art. 38. A administração ferroviária é responsável por todo o transporte, pelas operações acessórias a seu cargo e pela qualidade dos serviços prestados aos usuários e embarcadores, conforme disposto no Código Civil e no Decreto nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912, bem como pelos compromissos que assumir no tráfego mútuo, no multimodal e nos ajustes com os usuários.

Art. 39. No tráfego mútuo, a indenização devida por falta ou avaria será paga pela administração ferroviária de destino, independentemente da apuração das responsabilidades.

Parágrafo único. As coparticipantes do tráfego mútuo fixarão entre si os critérios de apuração das respectivas responsabilidades e conseqüente liquidação.

Art. 40. É vedada a negociação ou a comercialização de produtos e serviços no interior dos trens de passageiros, nas suas estações e demais instalações, exceto se devidamente licenciados pela administração ferroviária.

Art. 41. O bilhete de passagem do menor de dois anos de idade que não ocupe assento será isento do pagamento de preço ou tarifa.

Seção VIII

Operações Logísticas

Art. 42. A atuação das administrações ferroviárias em atividades intermodais ou multimodais de transporte em instalações vinculadas e fisicamente conectadas às linhas férreas não dependerá de nova concessão, permissão, ou autorização do poder público.

Parágrafo único. A operação de que trata o *caput* se fará por meio de sociedades de propósito específico subordinadas às administrações ferroviárias.



SF/18456.74190-97



Seção IX

Operações Urbanísticas

Art. 43. A instalação de infraestruturas ferroviárias em zonas urbanas ou de expansão urbana observará o disposto no plano diretor municipal e, no plano de desenvolvimento urbano integrado, em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas.

Art. 44. O projeto de implantação de infraestruturas ferroviárias abrangerá projeto urbanístico do entorno, destinado a minimizar possíveis impactos negativos e a propiciar aproveitamento eficiente do solo urbano, de modo a maximizar os efeitos positivos para a mobilidade urbana.

§ 1º A execução do projeto urbanístico poderá ser delegada à administração ferroviária, que constituirá entidade de propósito específico constituída sob a forma de sociedade ou de fundo de investimento imobiliário.

§ 2º A entidade de propósito específico será aberta à adesão dos titulares de direitos reais sobre os imóveis públicos ou privados necessários à execução da operação, mediante sua entrega a título de integralização de capital.

§ 3º A entidade poderá desapropriar ou adquirir contratualmente os direitos reais não incorporados ao seu patrimônio na forma do § 2º e alienar ou explorar comercialmente os imóveis que produzir, assim como arrecadar contribuição de melhoria decorrente das obras que executar.

Art. 45. Em zonas rurais, a administração ferroviária é legitimada para arrecadar contribuição de melhoria eventualmente instituída pelo poder concedente.

Art. 46. O Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º Poderão promover a desapropriação, mediante autorização expressa constante de lei ou contrato:





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

17

I – os concessionários, inclusive aqueles contratados nos termos da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, permissionários, autorizatários e arrendatários;

II – as entidades públicas; e

III – as entidades que exerçam funções delegadas do Poder Público.” (NR)

“Art. 4º

Parágrafo único. Quando a desapropriação destinar-se à execução de planos de urbanização, de renovação urbana ou de parcelamento ou reparcelamento do solo, a receita decorrente da revenda ou da exploração imobiliária dos imóveis produzidos poderá compor a remuneração do agente executor.” (NR)

“Art. 4º-A. Quando o imóvel a ser desapropriado estiver ocupado por núcleo urbano informal consolidado, os titulares de direitos possessórios deverão receber compensação pelos investimentos realizados.” (NR)

“Art. 5º

§ 4º Os bens desapropriados para fins de utilidade pública e os direitos decorrentes da respectiva imissão na posse poderão ser alienados a terceiros, locados, cedidos, arrendados, outorgados em regimes de concessão de direito real de uso, de concessão comum ou de parceria público-privada e ainda transferidos como integralização de fundos de investimento ou sociedades de propósito específico.

§ 5º Aplica-se o disposto no § 4º nos casos de desapropriação para fins de execução de planos de urbanização, de renovação urbana ou de parcelamento ou reparcelamento do solo, desde que seja assegurada a destinação prevista no referido plano de urbanização ou de parcelamento de solo.

.....” (NR)

CAPÍTULO V

AUTORREGULAÇÃO

Seção I

Entidade Privada de Autorregulação Ferroviária



SF/18456.74190-97



Art. 47. Os titulares das administrações ferroviárias, juntamente com os usuários, os embarcadores e a indústria, poderão instituir entidade autorregulatória, sob a forma de pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, nos termos de seu estatuto, desta Lei e seu regulamento.

Art. 48. Fica autorizada a delegação à entidade autorregulatória ferroviária das seguintes funções:

I – instituir normas técnicas voluntárias sobre os padrões técnicos mínimos de qualidade, universalidade, padronização, utilidade, atualidade, durabilidade e segurança dos ativos e serviços ferroviários, nos termos de seu estatuto;

II – conciliar conflitos entre seus membros;

III – coordenar, planejar e administrar em cooperação o controle operacional da malha ferroviária integrada de seus membros;

IV – propor a revogação e a alteração de normas regulatórias incompatíveis com sua autorregulação.

V – autorregular e coordenar a atuação dos seus membros assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários e embarcadores, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de passagem de trens de passageiros e cargas e conciliando as questões não resolvidas pelas partes;

VI – articular-se com órgãos e instituições dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para conciliação do uso da via permanente de seus membros com a via pública e demais modalidades de transporte; e

VII – autorregular os procedimentos e as condições para cessão a terceiros de capacidade de tráfego disponível na infraestrutura ferroviária explorada por seus membros.

§ 1º A delegação de que trata o *caput* é condicionada à incorporação ao estatuto da entidade autorregulatória das normas desta Lei e da observância da seguinte proporção em sua Assembleia Geral:



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

19

I – 60% (sessenta por cento) de representantes oriundos dos concessionários ferroviários e autorizatárias ferroviárias proporcionalmente a sua participação na extensão da malha ferroviária nacional em operação.

II – 15% (quinze por cento) de representantes oriundos dos usuários proporcionalmente ao montante dos passageiros transportados.

III – 20% (vinte por cento) de representantes oriundos dos embarcadores proporcionalmente ao volume de cargas transportados.

IV – 5% (cinco por cento) de representantes oriundos da indústria de insumos ferroviários proporcionalmente ao valor financeiro comercializado.

§ 2º A representatividade da entidade autorregulatória será recalculada a cada dois anos.

§ 3º O órgão ou a entidade federal de regulação antitruste, de transporte ou de segurança competente, a Associação Brasileira de Normas Técnicas e o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia, terão um assento, cada, como membros convidados, sem direito a voto, nos termos da regulamentação desta Lei.

§ 4º Enquanto não constituída a entidade autorregulatória pelo mercado ferroviário, a Agência Nacional de Transportes Terrestres assumirá todas as suas funções e prerrogativas previstas nesta Lei.

Art. 49. A entidade autorregulatória ferroviária será, nos termos de seu estatuto e desta Lei, dirigida, em regime de colegiado, por:

I – um Diretor-Geral; e

II – quatro Diretores.

§ 1º Os representantes das administrações ferroviárias indicarão três Diretores, incluindo o Diretor-Geral.

§ 2º Os representantes dos usuários, embarcadores e indústria ferroviária indicarão dois Diretores.



SF/18456.74190-97



§ 3º Todos os Diretores terão mandatos de cinco anos, não coincidentes, permitida uma única recondução.

§ 4º Os demais representantes do mercado ferroviário membros da entidade comporão a Comissão de Conciliação, a Comissão de Autorregulação, o Conselho Administrativo, e o Conselho Fiscal.

§ 5º As Comissões da entidade de autorregulação poderão ser divididas em subcomissões temáticas de logística, de urbanismo e de mobilidade, nos termos do estatuto.

§ 6º A exoneração imotivada de dirigente da entidade de autorregulação somente poderá ser efetuada nos seis meses iniciais do mandato, findos os quais é assegurado seu pleno e integral exercício.

§ 7º Constitui motivo para a exoneração de dirigente da entidade de autorregulação, em qualquer época, a condenação em ação penal em segunda instância.

§ 8º A assunção de posição de dirigente da entidade de autorregulação ferroviária constitui vedação a ocupação de cargo de Diretor ou Conselheiro das agências reguladoras federais pelo dobro do tempo que durar o exercício do mandato na Direção da autorregulação ou pela quarentena de oito anos, o que for maior.

§ 9º É vedada a indicação de estrangeiros, de filiados a partidos políticos e de parentes até segundo grau de membros do Congresso Nacional, dos Tribunais Superiores e do Presidente e do Vice-Presidente da República para posições de dirigente da autorregulação ferroviária.

§ 10. A entidade de autorregulação ferroviária será sediada no Distrito Federal, com atuação em todo o território nacional.

§ 11. É vedada à entidade de autorregulação ferroviária a edição de norma ou especificação técnica que dificulte ou impeça o tráfego mútuo ou o direito de passagem por administração ferroviária não membro.

Seção II

Supervisão da Autorregulação Ferroviária



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

21

Art. 50. Compete à Agência Nacional de Transportes Terrestres:

I – supervisionar e fiscalizar a entidade de autorregulação ferroviária;

II – aprovar as normas de autorregulação nos termos desta Lei.

III – homologar os conflitos conciliados pela entidade de autorregulação;

IV – arbitrar os conflitos não conciliados pela autorregulação;

V – publicar os editais dos processos de chamada, anúncio, ou seleção públicos de ferrovias privadas;

VI – julgar as seleções públicas de ferrovias privadas e celebrar os contratos de autorização para prestação de serviços de transporte ferroviário privado;

VII – administrar os contratos de autorização de ferrovias privadas nos termos desta Lei;

VIII – deliberar sobre as propostas de revogação e de alteração das normas regulatórias federais incompatíveis com a autorregulação da entidade privada.

§ 1º A ANTT analisará a constitucionalidade e a legalidade das normas voluntárias aprovadas por unanimidade pela entidade privada de autorregulação e apreciará as normas voluntárias da entidade de autorregulação aprovadas por maioria qualificada de três quintos.

§ 2º A Resolução da ANTT que aprovar norma voluntária da entidade de autorregulação nos termos do § 1º terá poder cogente para todas as administrações ferroviárias.

CAPÍTULO VI

TRÂNSITO E TRANSPORTE FERROVIÁRIO



SF/18456.74190-97



Seção I

Segurança e Proteção do Trânsito

Art. 51. As administrações ferroviárias ficam sujeitas à regulação e à fiscalização do órgão ou da entidade federal competente, na forma desta Lei, e deverão:

I – cumprir e fazer cumprir, nos prazos determinados, as medidas de segurança e regularidade do tráfego que forem exigidas; e

II – prestar as informações que lhes forem solicitadas pelo regulador competente.

Parágrafo único. A defesa civil e a prevenção e o combate a incêndios serão regulados por autoridades estaduais nos termos da regulamentação.

Art. 52. A administração ferroviária é responsável pela implantação de dispositivos de proteção e segurança ao longo de suas faixas de domínio.

Parágrafo único. A responsabilidade da administração ferroviária abrange a via permanente, o material rodante, os equipamentos e as instalações necessários à segurança da operação em situações regulares e de emergência, decorrentes da prestação do serviço de transporte ferroviário.

Art. 53. As linhas férreas têm prioridade de trânsito nas interseções em nível com outras modalidades de transporte, inclusive quanto aos não motorizados, nos termos da regulamentação nacional.

§ 1º A administração ferroviária é responsável pela segurança da circulação no trânsito ferroviário.

§ 2º A disciplina do cruzamento ferroviário será fixada pela administração ferroviária, observada a regulamentação nacional.

§ 3º A administração ferroviária não poderá impedir a travessia de suas linhas por outras vias anteriormente estabelecidas.



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

23

§ 4º O responsável pela execução da via mais recente assumirá todos os encargos financeiros decorrentes da construção das obras e instalações necessárias ao cruzamento.

Art. 54. A administração ferroviária não poderá impedir a travessia em desnível de suas linhas por outras vias posteriormente estabelecidas, devendo o modo de cruzamento ser fixado pela administração ferroviária, tendo em vista a segurança do tráfego e observada a regulamentação nacional.

Parágrafo único. Não havendo acordo entre as partes, a travessia será arbitrada pelo órgão ou pela entidade federal competente.

Art. 55. A administração ferroviária não poderá impedir a travessia de suas linhas por tubulações, redes de transmissão elétrica, telefônica e similares, anterior ou posteriormente estabelecidas, observadas as instruções nacionais específicas de proteção ao tráfego e às instalações ferroviárias.

Parágrafo único. Os encargos de construção, conservação e vigilância caberão à parte que executar o serviço mais recente.

Art. 56. O transporte de produtos perigosos deverá observar, além desta Lei, o disposto em legislação específica.

Art. 57. Em caso de conflito ou acidente, havendo vítima, o responsável pela segurança é obrigado a, de imediato, providenciar o socorro às vítimas e dar conhecimento do fato à autoridade policial competente, na forma da lei.

Art. 58. A administração ferroviária manterá cadastro de acidentes que ocorram nas respectivas linhas, oficinas e demais dependências, com indicação das causas prováveis e das providências adotadas, inclusive as de caráter preventivo.

Seção II

Segurança e Vigilância do Transporte



SF/18456.74190-97



Art. 59. A administração ferroviária adotará as medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativas destinadas a:

- I – preservar o patrimônio da empresa;
 - II – garantir a regularidade e a normalidade do tráfego;
 - III – garantir a integridade dos passageiros e dos bens que lhe forem confiados;
 - IV – prevenir crimes e contravenções;
 - V – garantir a manutenção da ordem em suas dependências;
 - VI – garantir o cumprimento dos direitos e deveres do usuário;
- e
- VII – salvaguardar o serviço ferroviário contra atos de interferência ilícita.

Art. 60. Compete à administração ferroviária exercer a vigilância em suas dependências, em ação harmônica com as autoridades policiais competentes.

§ 1º Em caso de crime praticado no interior do empreendimento ferroviário de que trata esta Lei, a segurança da administração ferroviária, independentemente da presença de autoridade ou agente policial, deverá:

- I – remover os feridos para pronto-socorro ou hospital;
- II – prender em flagrante os autores dos crimes ou contravenções penais e apreender os instrumentos e os objetos que tiverem relação com o fato, entregando-os à autoridade policial competente; e
- III – isolar o local para verificações e perícias.

§ 2º As providências de que trata o 1º deverão ser tomadas, se possível e conveniente, sem a paralisação do tráfego.



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

25

§ 3º Em qualquer dos casos previstos no § 1º, após a adoção das providências previstas, a segurança da administração ferroviária lavrará, encaminhando-o à autoridade policial competente, boletim de ocorrência em que serão consignados o fato, as pessoas nele envolvidas, as testemunhas e os demais elementos úteis para o esclarecimento da verdade.

§ 4º A administração ferroviária é obrigada a fornecer às vítimas de acidentes nele ocorridos, como aos seus beneficiários ou a outros interessados, cópia autenticada de boletim de ocorrência no prazo máximo de dez dias, contados da data do recebimento do pedido.

Art. 61. A segurança da administração ferroviária sempre poderá solicitar a abertura das bagagens pelos passageiros.

Parágrafo único. Caso o passageiro não atenda à solicitação a que se refere o *caput*, a administração ferroviária fica autorizada a não embarcá-lo ou, se já estiver embarcado e no decorrer do percurso, desembarcá-lo na próxima estação.

CAPÍTULO VII

FINANCIAMENTO

Art. 62. A efetiva utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços de uma ferrovia nos termos desta Lei está sujeita ao pagamento referente aos preços e as tarifas que incidirem sobre a parte utilizada.

Parágrafo único. Os preços e as tarifas de que trata esta Lei serão pagos às administrações ferroviárias.

Art. 63. As tarifas ferroviárias são:

I – tarifa de embarque: devida pelo passageiro do transporte ferroviário pela utilização das instalações e serviços de despacho e embarque da estação de passageiros;

II – tarifa de transporte: devida pelo embarcador ou pelo passageiro pelo transporte do local de origem até o destino;



SF/18456.74190-97



III – tarifa de permanência excessiva: devida pelo proprietário ou pelo explorador da composição pela permanência do trem além do tempo contratado para ocupação do *slot* ferroviário;

IV – tarifa de armazenagem e capatazia: devida pelo embarcador, ou pelo transportador no caso de compartilhamento da infraestrutura, pela utilização dos serviços relativos à guarda, manuseio, movimentação e controle da carga nos armazéns e instalações da ferrovia;

V – tarifa de compartilhamento: devida pelo operador do trem visitante pela operação ferroviária de tráfego mútuo ou direito de passagem;

VI – tarifa de ocupação sobre a faixa de domínio privado: devida pela pessoa física ou jurídica que for licenciada pela administração ferroviária a edificar sobre a faixa de domínio ferroviário.

§ 1º As tarifas de embarque são isentas no transporte metroviário e para os passageiros menores de dois anos no transporte de longo curso.

§ 2º As tarifas de permanência excessiva, armazenagem e capatazia, e compartilhamento serão fixadas entre as partes em contrato.

§ 3º A licença para edificar sobre a faixa de domínio ferroviário obedecerá a regulamentação nacional quanto à segurança e a municipal quanto ao urbanismo.

CAPÍTULO VIII

DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Art. 64. Os arts. 13 e 14 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 13.**

.....

V –

.....



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

27

f) exploração de ferrovia de propriedade privada em regime de direito privado.

.....” (NR)

“**Art. 14.**

§ 5º A outorga do transporte ferroviário privado em regime de direito privado reger-se-á por legislação específica.” (NR)

Art. 65. O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 320.**

§ 3º Onde houver linhas férreas instaladas, o percentual de sete e meio por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas mensalmente, será destinado, exclusivamente, à segurança das passagens ferroviárias em nível e à construção e revitalização de passagens ferroviárias em desnível com vias públicas, ciclovias e passagens de pedestres.” (NR)

Art. 66. Os arts. 23 e 24, da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 23.** A relação descritiva das ferrovias que integram o Subsistema Ferroviário Federal será atualizada, anualmente, por Ato do Poder Executivo.

§ 1º Órgão ou entidade competente atualizará na internet a relação de que trata o *caput* em formato tabular e geográfico.

§ 2º As informações geoespaciais de que trata o § 1º conterão, no mínimo, as indicações de bitola, designação e numeração, titularidade, operador, e capacidade.” (NR)

“**Art. 24.** Fica a União autorizada a desativar ou erradicar trechos ferroviários de tráfego inexpressivo, não passíveis de arrendamento, concessão ou alienação.

§ 1º Decorridos cinco anos da decretação da desativação, a faixa de domínio do trecho desativado poderá ser erradicada e convertida em parque público linear, ciclovias ou calçadões ou aberto à via pública.

§ 2º Decretada a erradicação, a União alienará os bens imóveis resultantes.” (NR).



SF/18456.74190-97



Art. 67. A Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“**Art. 23-A** As ferrovias nacionais classificam-se quanto a:

- I – bitola;
- II – orientação geográfica;
- III – designação e numeração;
- IV – titularidade:
 - a) pública;
 - b) privada;
- V – competência:
 - a) federal;
 - b) estadual;
 - c) distrital;
 - d) municipal.”

Art. 68. O CONIT ao regulamentar esta Lei detalhará:

I – os direitos e deveres da administração ferroviária, dos embarcadores e dos passageiros;

II – as atribuições e os procedimentos de segurança; e

III – as multas e as demais sanções administrativas para os infratores de suas disposições, com previsão de recursos para cada caso.

Art. 69. Esta Lei entra em vigor noventa dias após a sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A história ferroviária do Brasil é marcada por diversas oportunidades perdidas. Em virtude disso, conquanto a economia brasileira figure em 7º lugar no *ranking* global, nossa infraestrutura ferroviária,



SF/18456.74190-97



segundo o Fórum Econômico Mundial, ocupa a modesta 88ª posição entre 137 países analisados.

Segundo dados do Governo Federal, as ferrovias brasileiras transportam somente 15% das cargas em termos de tonelagem por quilometro útil, a mesma proporção de meados da década de 1990. Em extensão de trilhos ativos, retrocedemos aos níveis de 1911, apesar de todos os avanços em produtividade e segurança possibilitados pelas concessões ferroviárias.

No mercado urbano de passageiros, a participação modal ferroviária ainda é bastante reduzida. Nossas grandes cidades sofrem com a insuficiência dos sistemas ferroviários e metroviários. A grande maioria de nossas metrópoles está acometida de engarrafamentos que poderiam ser fortemente reduzidos pela extensão da rede de trilhos.

No mercado interurbano, por sua vez, o Brasil é caracterizado por profunda dependência do modo rodoviário e, conseqüentemente, de suas externalidades negativas, tanto sociais como ambientais.

Parte significativa deste atraso está na grande dependência de investimentos públicos para desenvolvimento do setor, mesmo na hipótese de outorga por concessão. O fato é que no Brasil dispomos de 8.534 km de ferrovias abandonadas, 51.530 km de ferrovias planejadas e pouco mais de 10.000 km de ferrovias ativas, em plena operação.

Um modelo possível é manter a presença estatal nos segmentos onde ele seja realmente necessário, por razões de cunho social – seja explorando diretamente ou mediante concessão –, e, ao mesmo tempo, atrair investimentos privados para construção da infraestrutura em regime de competição onde haja interesse do mercado.

Essa foi a solução adotada, por exemplo, nos EUA, onde, somente no mercado de transporte de cargas, 574 empresas ferroviárias atuam em regime de cooperação na exploração privada de 222.987 km de linhas ativas, com receitas anuais de US\$ 71,6 bilhões. Lá o governo atua primordialmente no mercado de passageiros.

O Projeto de Lei do Senado (PLS) que ora apresentamos procura incorporar as melhores práticas disponíveis no cenário internacional



SF/18456.74190-97



e as introduz, com as adaptações necessárias, no arcabouço normativo brasileiro. Não estamos, por assim dizer, reinventando a roda; apenas aproveitamos o que há de mais bem-sucedido, seja na legislação nacional em outras áreas de infraestrutura, seja na experiência ferroviária de outros países que conseguem atrair investimentos privados para o setor.

Para favorecer essa realidade no Brasil, adaptamos dispositivos já presentes no arcabouço jurídico brasileiro, a exemplo da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, que introduziu os serviços de telecomunicações em regime privado – o que levou à expansão e barateamento da telefonia móvel; da Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998, que disciplina o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS); da Lei nº 12.815, de 5 de julho de 2013, que instituiu a figura da autorização do Terminal de Uso Privado.

Também pretendemos trazer para o nível legal disposições presentes no Regulamento dos Transportes Ferroviários, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996. Isso possibilitará maior segurança jurídica aos investidores.

Este PLS apenas abre novas possibilidades, sem prejudicar atuais concessionários. Nos termos fixados, o particular poderá ser autorizado pelo Poder Público a construir e operar sua própria ferrovia, sem retirar a primazia do Estado para investir onde for oportuno e conveniente; seja diretamente, seja mediante concessões.

No âmbito dos trens de passageiros, por exemplo, prolifera o mito de que eles são sempre antieconômicos, necessitando ser subsidiados por pesadas contribuições estatais. No entanto, a realidade pode ser diferente: a experiência japonesa e a norte-americana mostram que a exploração imobiliária do entorno das estações permite o florescimento de serviços de transporte de passageiros integralmente privados.

Os instrumentos urbanísticos previstos no projeto, por sua vez, viabilizam a implantação de novas linhas. Um deles é o reparcelamento (*land readjustment*), por meio do qual imóveis antigos são substituídos por novos, mais adequados ao empreendimento ferroviário. É a solução adotada em diversos países asiáticos, a exemplo do Japão.

Vivemos, atualmente, situação histórica semelhante à dos EUA em 1980, quando aquele país não dispunha de um marco regulatório



SF/18456.74190-97



favorável a novos investimentos privados na rede ferroviária. A crise nesta rede foi superada pelo *Staggers Rail Act*, no qual também nos inspiramos para elaborar a presente proposição. Aquela lei, ao permitir a flexibilização da regulação, foi responsável pelo incremento considerável da produtividade e do volume das cargas ferroviárias transportadas, concomitantemente com a redução das tarifas.

No caso brasileiro, propomos a possibilidade de o investidor privado explorar a ferrovia como atividade econômica mediante autorização do Poder Público em conformidade com o parágrafo único do art. 170 e com o art. 21, XII, “d”, ambos da Constituição Federal.

No regime de direito privado, a empresa exploradora da ferrovia terá liberdade para a proposição de seu traçado, preços, níveis de serviço, bem como suas especificações, de forma coordenada e colaborativa, em conjunto com os demais membros da entidade de autorregulação técnica: representantes dos passageiros, dos embarcadores e da indústria de insumos ferroviários.

Em tal regime, o Estado atuará primordialmente como supervisor e instância recursal da entidade de autorregulação, com o objetivo de garantir os direitos dos usuários e coibir práticas anticoncorrenciais. A regulação por parte da Administração, dedicar-se-á à uniformização e à padronização de sistemas a fim de maximizar os efeitos escala, densidade e escopo da rede, além da segurança do transporte.

No modelo proposto, ganha protagonismo a colaboração mútua entre os proprietários de imóveis lindeiros às novas ferrovias. Eles serão, afinal, os maiores interessados na valorização imobiliária decorrente do empreendimento, bem como no aumento do fluxo de cargas e passageiros.

Incorporamos à legislação mecanismos que permitirão maior integração e parcerias entre o poder público municipal e as administrações ferroviárias, a fim de mitigar e suprimir tanto os conflitos causados pelos cruzamentos em nível, quanto a carência de fontes de financiamento.

Por fim, cabe reiterar que o projeto não interfere nas ferrovias de titularidade pública outorgadas mediante concessão. Criamos, sim, nova ordem de ferrovias de titularidade privada e utilidade pública, mediante contratos de autorização de atividade econômica.



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

32

Assim, confiantes de que a proposição que ora submetemos à apreciação dos Nobres Pares tende a revitalizar e, principalmente, a ampliar a infraestrutura ferroviária nacional, contamos com a colaboração dos membros do Senado Federal para sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador **JOSÉ SERRA**
PSDB-SP



LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - 1988/88
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>
- Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de Junho de 1941 - Lei da Desapropriação por Utilidade Pública; Lei de Desapropriação - 3365/41
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto.lei:1941;3365>
- Decreto nº 2.681, de 7 de Dezembro de 1912 - 2681/12
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:1912;2681>
- Decreto nº 1.832, de 4 de Março de 1996 - DEC-1832-1996-03-04 - 1832/96
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:1996;1832>
- 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
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1995;8987>
- Lei nº 9.472, de 16 de Julho de 1997 - Lei Geral de Telecomunicações - 9472/97
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9472>
- Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro - 9503/97
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9503>
 - artigo 320
- Lei nº 9.648, de 27 de Maio de 1998 - LEI-9648-1998-05-27 - 9648/98
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1998;9648>
- Lei nº 10.233, de 5 de Junho de 2001 - Lei de Reestruturação dos Transportes Aquaviário e Terrestre - 10233/01
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2001;10233>
 - artigo 13
 - artigo 14
- Lei nº 11.079, de 30 de Dezembro de 2004 - LEI DE PARCERIA PUBLICO-PRIVADA / LEI DE PPP - 11079/04
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2004;11079>
- Lei nº 12.379, de 6 de Janeiro de 2011 - LEI-12379-2011-01-06 - 12379/11
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2011;12379>
 - artigo 23
 - artigo 24
- Lei nº 12.815, de 5 de Junho de 2013 - Lei dos Portos (2013) - 12815/13
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2013;12815>



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 129, DE 2018

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018, do Senador José Serra, que Dispõe sobre a exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada; autoriza a autorregulação ferroviária; disciplina o trânsito e o transporte ferroviário; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 12.379, de 6 de janeiro de 2011; e dá outras providências.

PRESIDENTE: Senador Tasso Jereissati

RELATOR: Senadora Lúcia Vânia

11 de Dezembro de 2018



PARECER N° , DE 2018

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018, do Senador José Serra, que *dispõe sobre a exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada; autoriza a autorregulação ferroviária; disciplina o trânsito e o transporte ferroviário; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 12.379, de 6 de janeiro de 2011; e dá outras providências.*



RELATORA: Senadora LÚCIA VÂNIA

I – RELATÓRIO

A Comissão de Assuntos Econômicos passa a analisar o Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018, de autoria do Senador José Serra, que pretende, mediante autorização do Poder Público, pactuada em contrato, permitir aos agentes econômicos a construção e a operação de suas próprias ferrovias, em regime de direito privado, como atividade econômica.

O texto em análise contém 69 artigos, divididos em oito capítulos.

O Capítulo I trata das *Disposições Preliminares*, e contém quatro artigos, sendo que o primeiro deles indica o objeto da lei, que, além da exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada, disciplina também as atividades das administrações ferroviárias privadas, a autorregulação ferroviária e a

segurança do trânsito e do transporte ferroviários. Nos artigos seguintes está consignado o âmbito de aplicação da lei.

O Capítulo II, com dois artigos, estabelece *Definições e Competências*, traz as definições de administração ferroviária, serviços de transporte ferroviário, integração vertical, segregação geográfica e parcelamento. Além disso, estabelece as competências da União para fiscalizar e regular o novo modelo e para arbitrar conflitos.

O Capítulo III, com dois artigos, dispõe sobre os *Princípios e Diretrizes*. Estipula que as atividades relacionadas ao novo modelo regulatório devem seguir os princípios constitucionais da ordem econômica, bem como impõe as diretrizes a serem seguidas no transporte ferroviário privado.

O Capítulo IV, que é a parte nuclear do projeto, denomina-se *Ferrovias Privadas em Regime de Direito Privado*, e está dividido em nove seções.

A Seção I, *Obtenção*, contém os arts. 9º a 15. O art. 9º determina que a exploração das ferrovias construídas ou adquiridas pela iniciativa privada, em regime de direito privado, será realizada mediante autorização precedida de chamada ou anúncio públicos. O art. 10 determina que os interessados em explorar tais ferrovias deverão requerer autorização junto ao órgão ou à entidade competente, na forma do regulamento. Os arts. 12, 13 e 14, por sua vez, estabelecem regras e parâmetros para o processo de chamada ou anúncio públicos, e para seleção das ferrovias a serem autorizadas, enquanto o art. 15 relaciona as cláusulas essenciais do contrato de adesão a ser firmado entre as partes.



A Seção II, *Operação*, tem três artigos. O art. 16 estipula o regime de operação da autorizatária que deve ser de liberdade tarifária. O art. 17 indica que o uso da linha férrea por outras administrações ferroviárias distintas da autorizatária depende apenas de acordos voluntários entre as partes envolvidas. O art. 18 trata da desativação ou erradicação de ramais ferroviários privados.

A Seção III, *Extinção*, determina que as autorizações não têm vigência predefinida, sendo extintas somente por cassação, caducidade, decaimento, renúncia, anulação ou falência. Os arts. 20 a 24 detalham e especificam essas hipóteses.

A Seção IV, *Requisitos Prévios*, com dois artigos, indica os atos precedentes necessários à aprovação da autorização da ferrovia privada.

A Seção V, *Operações Ordinárias*, composta pelos arts. 28 a 34, trata das operações de licenciamento de trens e compartilhamento da infraestrutura das ferrovias privadas. O art. 28 estipula que a operação do transporte ferroviário de passageiros ou de cargas independe de novas outorgas do Poder Público. O art. 29 impõe a necessidade de expressa autorização do órgão ou da entidade federal competente, observados critérios objetivos de segurança, para a abertura ao tráfego de qualquer trecho ferroviário privado. O art. 30 estabelece que as regras para o compartilhamento da infraestrutura entre as administrações ferroviárias intervenientes serão fixadas em contrato, observadas as disposições legais, e que somente em caso de frustração de conciliação a União arbitraré o conflito. O art. 31 permite a contratação dos serviços de transporte com terceiros, não podendo a administração ferroviária eximir-se das responsabilidades decorrentes desse serviço. O art. 32 veda o transporte não



remunerado, salvo se houver disposição legal em contrário. O parágrafo único do artigo impõe que o ente que criar a obrigação de transporte não remunerado deverá efetuar o pagamento da tarifa com recursos orçamentários próprios. O art. 33 trata das regras para atendimento a reclamações. Finalmente, o art. 34 permite a cobrança pelas operações acessórias à realização do transporte e seu parágrafo único trata da divulgação de tabela contendo o preço desses serviços.

A Seção VI que trata das *Operações Extraordinárias*, contém apenas um artigo que estabelece as situações em que a União poderá assumir temporariamente o serviço ferroviário, bem como as condições para tal.

A Seção VII traz seis artigos que disciplinam Operações de Transporte. O art. 36 conceitua tarifa de transporte de cargas; o art. 44 proíbe a discriminação de nível de serviço injustificada. Já o art. 38 remete ao Código Civil e ao Decreto nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912, para estabelecer a responsabilidade da administração ferroviária. O art. 39 estipula a responsabilidade por indenização em caso de tráfego mútuo; o art. 40 veda a comercialização de produtos não licenciados no interior dos trens e estações; e o art. 41 concede isenção de pagamento de preço ou tarifa ao menor de dois anos que não ocupe assento.

A Seção VIII trata das Operações Logísticas e dispõe em seu art. 42 que as atividades intermodais ou multimodais de transporte em instalações vinculadas e fisicamente conectadas às linhas férreas independem de novo ato administrativo que as autorize. O parágrafo único impõe que essas atividades sejam realizadas por meio de sociedades de propósito específico subordinadas às administrações ferroviárias.



A Seção IX cuida das Operações Urbanísticas vinculadas à exploração ferroviária, trazendo, em seus quatro artigos, as regras para viabilizar o uso e ocupação do solo do entorno das linhas férreas e das estações ferroviárias. O último artigo desta seção, o art. 46, altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, para incluir os autorizatários entre os entes aptos a promover desapropriação.

O Capítulo V, composto de duas seções, cria, na primeira, a possibilidade de autorregulação das administrações ferroviárias e, na segunda, disciplina a supervisão da autorregulação. A Seção I consigna que a autorregulação se dará por meio de uma entidade privada autorizada a ser criada pelas partes interessadas, impõe as regras para sua composição, além de estipular que a ANTT assumiria todas as funções regulatórias enquanto não criada tal entidade. A Seção II trata da supervisão da autorregulação ferroviária, que competirá à ANTT, e estabelece suas atividades, nos termos do art. 50.

O Capítulo VI, também composto de duas seções, trata do segurança e proteção (*safety*) e da segurança e vigilância (*security*) do Trânsito e do Transporte Ferroviário de forma geral, ou seja, tanto daquele prestado atualmente por serviço público, quanto daquele futuramente prestado como atividade econômica.

A Seção I, que contém os arts. 51 a 58, intitulada *Segurança e Proteção do Trânsito*, traz disposições atualmente presentes no Regulamento dos Transportes Ferroviários, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996, atualizando-as a fim de dar maior efetividade às ações de prevenção de acidentes e ao socorro de eventuais vítimas de acidentes.



A Seção II, com três artigos, indica as regras de Segurança e Vigilância do Transporte, estabelecendo, em seus três artigos, as ações de prevenção e de respostas a ações criminosas contra o transporte ferroviário.

O Capítulo VII, denominado *Financiamento* tem dois artigos que especificam os preços e tarifas a serem pagos à administração ferroviária pelo uso de suas áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços.

O oitavo e último Capítulo traz as disposições transitórias e finais. O art. 64 altera os arts. 13 e 14 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, com o objetivo de harmonizar as formas de outorgas previstas na legislação atual com o conteúdo da nova Lei.

O art. 65 altera o art 320 do CTB (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997) para destinar percentual arrecadado com multas de trânsito para a promoção da segurança e para a construção e revitalização de passagens ferroviárias.

O art. 66 altera os arts. 23 e 24, da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação para determinar a atualização anual do rol das ferrovias federais, bem como para dispor sobre as regras para a desativação ou erradicação de trechos de “tráfego inexpressivo”.

O art. 67, que altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, institui sistema de classificação das ferrovias a fim de contemplar a ferrovia de titularidade privada e de competência da União, Estados, Distrito Federal e Municípios.



O art. 68 delega ao Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes (CONIT) a competência para detalhar, em regulamento, os direitos e deveres da administração ferroviária, dos embarcadores e dos passageiros; as atribuições e os procedimentos de segurança; e as multas e as demais sanções administrativas para os infratores de suas disposições, com previsão de recursos para cada caso.

O art. 69 contém cláusula de vigência de noventa dias após a publicação oficial da lei.

Em sua justificativa o autor informa que o projeto “procura incorporar as melhores práticas disponíveis no cenário internacional e as introduz, com as adaptações necessárias, no arcabouço normativo brasileiro”, disponibilizando um modelo que possibilita atrair investimentos privados para construção da infraestrutura em regime de competição onde haja interesse do mercado. Além disso, são criados instrumentos urbanísticos para a implantação de novas linhas e, para dar maior segurança jurídica aos investidores, são trazidas para o nível legal as disposições presentes no Regulamento dos Transportes Ferroviários, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996.

Recebida pelo Plenário desta Casa em 28 de junho de 2018, a matéria foi encaminhada a esta Comissão de Assuntos Econômicos; à Comissão de Serviços de Infraestrutura; e à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, cabendo a esta última a decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Cabe à CAE a análise de mérito da matéria.



Em linhas gerais, a proposição inova o ordenamento jurídico ao criar a possibilidade de exploração de ferrovias em regime de direito privado, aproveitando e adaptando precedentes da legislação federal de telecomunicações, portuária e de energia, conforme será pormenorizado mais adiante.

Pretende-se fomentar, com isso, nova ordem de exploração ferroviária como atividade econômica, em conformidade com os dispositivos constitucionais e mediante autorização do poder público.

O PLS nº 261, de 2018, vem em momento oportuno, pois é preciso reconhecer que a exploração ferroviária no Brasil está aquém de seu potencial, em grande medida, em razão de elevadas barreiras jurídicas à entrada e à saída do mercado, que inviabilizam o desenvolvimento pleno da atividade em proporção ao tamanho e à complexidade da economia brasileira.

Em nosso entender, parte significativa dessa estagnação deve-se ao fato de a regulação brasileira tratar a ferrovia exclusivamente como serviço público, descartando a possibilidade de exploração ferroviária como atividade econômica.

Ausentes os incentivos regulatórios e econômicos apropriados, o mercado ferroviário não evolui satisfatoriamente. Essa condição, entretanto, pode ser alterada por iniciativa parlamentar, sem a necessidade de Projeto de Emenda Constitucional. É justamente este o propósito do PLS nº 261, de 2018.

Para corrigir o fenômeno da estagnação de investimentos, o PLS nº 261, de 2018, cria a hipótese de o investidor privado explorar novos



serviços de transporte ferroviário como atividade econômica, mediante autorização do poder público, de maneira que não precise entregar ao Estado os novos ativos que criar ao termo do contrato. Além disso, a proposição autoriza o investidor privado escolher o traçado, adotar as características técnicas, e cobrar os preços que considerar adequados ao negócio que pretende implementar e desenvolver.

Diferentemente do caso das concessões, os ativos do autorizatário não se caracterizam como bens reversíveis que devam ser entregues ao poder público após determinado período. Com isso, o empreendedor poderá praticar tarifas mais baixas, posto que não terá prazo fixado pelo Estado para amortizar seus investimentos.

Também deixam de ser necessários os complexos procedimentos de encerramento da concessão, que em geral resultam em disputas judiciais ou pressão dos incumbentes pela prorrogação dos contratos originais.

Elimina-se, ademais, todo o debate em torno do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, que frequentemente produz passivos contingentes a serem suportados pelo orçamento público no futuro.

O investidor privado, de acordo com o modelo desenhado na proposição, tem a garantia de que, se continuar executando o serviço ferroviário com segurança, não terá que abrir mão de seus ativos para o Estado.

Em nosso entender, o projeto dá oportunidade para o investidor privado empreender sem as amarras dos contratos de concessão, como,



inclusive, já ocorre nos mercados portuário, aéreo, de óleo e gás, e de telecomunicações.

Além do investimento direto das firmas privadas, a introdução do novo paradigma é promissora, porque criará fonte de receitas estatais por meio de tributação de atividades que atualmente inexistem no mercado brasileiro. À guisa de exemplo, o mercado ferroviário americano, que em termos de extensão ferroviária é dez vezes maior que o brasileiro, arrecada anualmente cerca de US\$ 33 bilhões em tributos.

O desenvolvimento de novos empreendimentos ferroviários financiados pela iniciativa privada por meio dos mecanismos de *Project Finance* idealizados no PLS nº 261, de 2018, terá o duplo condão de ajudar a reequilibrar o resultado fiscal e de aquecer a economia, forçando a criação de ciclo virtuoso de desenvolvimento.

A proposição, por meio de instrumentos urbanísticos já conhecidos internacionalmente, mas pouco empregados no Brasil, como o parcelamento do solo, viabiliza o pleno aproveitamento do entorno das linhas férreas e a captura da valorização por elas gerada, criando meios de autofinanciar os empreendimentos sem a necessidade de significativos aportes financeiros na aquisição de imóveis. Naturalmente, tais operações terão que observar projeto urbanístico e modelo institucional aprovados pelo município e coerentes com seu plano diretor.

A lógica adotada é que a valorização imobiliária provocada pelo empreendimento ferroviário contribua para financiar a própria implantação e conservação dessa infraestrutura. Essa engenharia financeira maximiza a função social do imóvel e a criação de valor para a terra, distribuindo equitativamente a riqueza.



A fim de evitar o comportamento abusivo do proprietário de imóvel necessário ao empreendimento, o PLS prevê a hipótese de desapropriação promovida pela própria administração ferroviária, nos termos do Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, que também está sendo alterado.

A promoção de desapropriações por permissionários, autorizatários e arrendatários, fora incorporada ao Decreto-Lei nº 3.365, de 1941, pela Medida Provisória nº 700, de 2015, mas deixou de vigorar por força da não votação desta pelo Congresso Nacional no prazo constitucional. Apesar disso, a MPV foi amplamente discutida na Comissão Mista instituída para sua apreciação, razão pela qual a proposição retoma parte de seu texto original.

Embora os autorizatários não prestem serviço público, as atividades econômicas por eles exploradas são de interesse público. Nesse sentido, a autorização de ferrovias privadas será precedida de procedimento administrativo destinado a verificar sua conveniência para o poder público e a assegurar sua inserção harmoniosa no Subsistema Ferroviário Federal do Sistema Nacional de Viação, de que trata a Lei nº 12.379, de 2011.

Trata-se, portanto, de uma infraestrutura privada, mas de utilidade pública, a exemplo dos terminais portuários de uso privado e dos oleodutos e gasodutos objeto, respectivamente, das Lei nº 12.815, de 2013 (Lei dos Portos) e nº 9.478, de 1997 (Política Energética Nacional).

Caracterizado o interesse público, a possibilidade de desapropriação dos imóveis necessários ao empreendimento pelo autorizatário mostra-se indispensável, pois, do contrário, um único



proprietário de terreno sobre o qual deva passar a ferrovia poderia inviabilizar sua construção, prejudicando assim o desenvolvimento nacional.

A exemplo do que se dá no caso dos concessionários, caberá ao poder público editar o decreto de utilidade pública, indicando os imóveis necessários ao empreendimento. O contrato de adesão que formalizará a autorização, por sua vez, atribuirá ao autorizatário a prerrogativa de promover as desapropriações por sua conta e risco, eliminando, assim, qualquer risco para o Erário.

A proposição também autoriza mecanismos de autorregulação, de maneira a permitir que o mercado, por meio de entidade criada para esse fim, com a participação dos usuários, possa gerir e coordenar o trânsito de pessoas e mercadorias por linhas de diferentes empresas, sem a necessidade de uma intervenção futura mais onerosa do Estado.

Essa solução inspira-se no atual modelo de autorregulação da operação do sistema elétrico brasileiro administrado pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) e pelo modelo de menor regulação americano, que tem resultados bastante satisfatórios no sistema de transporte de carga daquele país.

Do nosso ponto de vista, a autorização de investimentos em ativos próprios por novas empresas ferroviárias será capaz de ampliar o investimento privado no Brasil. A tendência é que, com a aprovação desta proposição, o Brasil possa experimentar o mesmo efeito ocorrido nos EUA, com a aprovação do *Staggers Rail Act* de 1980, que salvou o mercado ferroviário americano da falência ao proporcionar a redução do preço do frete ferroviário americano em cerca de 50% e incrementar o volume da carga transportada e a produtividade em 100% e 150%, respectivamente.



Ao abrir a possibilidade de investimento por interesse eminentemente privado espera-se diminuir o “Custo Brasil”, aumentar a produtividade do mercado interno, desonerar o Estado, bem como aumentar a competitividade dos territórios que aplicarem o modelo.

Entretanto, com o objetivo de evitar inseguranças jurídicas, recomendamos a adoção de algumas emendas de mérito e de redação a fim de darmos mais clareza ao texto.

Inicialmente, consideramos que a reserva contida no art. 27 para formação do capital social do requerente da autorização, pode dificultar a entrada no mercado de novos *players*, diminuindo a sua contestabilidade, além de aumentar a burocracia, o que é indesejável. Sendo assim, propomos sua exclusão do corpo do PLS.

Observamos que a autorização de tráfego contida na redação do art. 29 dá margem a se confundir com a autorização senso estrito do art. 28 que permite a exploração privada, razão pela qual propomos uma emenda que torna o texto mais claro, substituindo “expressa autorização” por “aprovação”.

Além disso, notamos que, a redação do inciso I do § 1º do art. 48 pode permitir a interpretação equivocada de que todas as administrações ferroviárias nacionais devam obrigatoriamente participar de qualquer entidade autorregulatória a ser criada - o que seria inconstitucional -, pois ninguém pode ser compelido a associar-se ou a permanecer associado.

Considerando que também é possível a criação de entidades autorregulatórias regionais ou locais, e não apenas uma única entidade nacional, somente faz sentido exigir a participação de representantes das



concessionárias ou das autorizadas filiados à respectiva entidade. Ainda mais porque a nova norma poderá ser aplicada pelos Estados-federados e municípios que poderão ter malhas segregadas da malha nacional. Por esses motivos, propomos emenda ao referido dispositivo.

Quanto à técnica legislativa, a fim de se aperfeiçoar a clareza, a precisão e a ordem lógica, merecem reparos o inciso VII do art. 8º, o *caput* do art. 42 e o § 1º do art. 44.

Por fim, o art. 25 deve ser excluído por repetir o conteúdo de outro dispositivo.

III – VOTO

Em razão do exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018, com as emendas abaixo relacionadas.

EMENDA Nº 1 - CAE

Substitua-se no art. 29 do PLS nº 261, de 2018, a expressão “expressa autorização” por “aprovação”.

EMENDA Nº 2 - CAE

Dê-se nova redação ao inciso I do § 1º do art. 48 do PLS nº 261, de 2018:

“Art. 48

.....

§ 1º

I – 60% (sessenta por cento) de representantes oriundos dos concessionários ferroviários e autorizadas ferroviárias filiados à entidade proporcionalmente a sua participação na extensão da malha ferroviária em operação

.....”



EMENDA Nº 3 - CAE

Dê-se nova redação ao inciso VIII do art. 8º do PLS nº 261, de 2018:

“Art. 8º

VIII – estímulo à concorrência intermodal e intramodal como inibidor de abusos da condição de monopolista natural.”

.....”

EMENDA Nº 4 - CAE

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 42 do PLS nº 261, de 2018:

“Art. 42. A atuação das administrações ferroviárias em atividades intermodais ou multimodais de transporte em instalações vinculadas e fisicamente conectadas às suas linhas férreas não dependerá de nova concessão, permissão, ou autorização do poder público

.....”

EMENDA Nº 5 - CAE

Exclua-se do § 1º do art. 44 do PLS nº 261, de 2018, o vocábulo “constituída”.

EMENDA Nº 6 - CAE

Exclua-se o art. 25 do PLS nº 261, de 2018, renumerando-se os demais artigos.

EMENDA Nº 7 - CAE

Exclua-se o art. 27 do PLS nº 261, de 2018, renumerando-se os demais artigos.

Sala da Comissão,



, Presidente

, Relatora





Relatório de Registro de Presença
CAE, 11/12/2018 às 10h - 43ª, Ordinária
 Comissão de Assuntos Econômicos

MDB			
TITULARES		SUPLENTE	
RAIMUNDO LIRA	PRESENTE	1. EDUARDO BRAGA	PRESENTE
ROBERTO REQUIÃO		2. ROMERO JUCÁ	PRESENTE
GARIBALDI ALVES FILHO	PRESENTE	3. ELMANO FÉRRER	
ROSE DE FREITAS		4. WALDEMIR MOKA	PRESENTE
SIMONE TEBET	PRESENTE	5. AIRTON SANDOVAL	PRESENTE
VALDIR RAUPP	PRESENTE	6. DÁRIO BERGER	
FERNANDO BEZERRA COELHO			

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PDT, PT)			
TITULARES		SUPLENTE	
GLEISI HOFFMANN		1. GUARACY SILVEIRA	
HUMBERTO COSTA		2. FÁTIMA BEZERRA	PRESENTE
JORGE VIANA		3. PAULO PAIM	PRESENTE
JOSÉ PIMENTEL	PRESENTE	4. REGINA SOUSA	PRESENTE
LINDBERGH FARIAS		5. PAULO ROCHA	PRESENTE
ACIR GURGACZ		6. RANDOLFE RODRIGUES	PRESENTE

Bloco Social Democrata (PSDB, DEM)			
TITULARES		SUPLENTE	
TASSO JEREISSATI	PRESENTE	1. ATAÍDES OLIVEIRA	
ROBERTO ROCHA	PRESENTE	2. DALIRIO BEBER	
JOSÉ SERRA	PRESENTE	3. FLEXA RIBEIRO	PRESENTE
RONALDO CAIADO		4. DAVI ALCOLUMBRE	
JOSÉ AGRIPINO		5. MARIA DO CARMO ALVES	PRESENTE

Bloco Parlamentar Democracia Progressista (PP, PSD)			
TITULARES		SUPLENTE	
OTTO ALENCAR	PRESENTE	1. SÉRGIO PETECÃO	PRESENTE
OMAR AZIZ		2. JOSÉ MEDEIROS	
CIRO NOGUEIRA		3. BENEDITO DE LIRA	

Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania (PPS, PSB, PCdoB, PV, REDE, PODE)			
TITULARES		SUPLENTE	
LÚCIA VÂNIA	PRESENTE	1. VAGO	
LÍDICE DA MATA		2. CRISTOVAM BUARQUE	PRESENTE
VANESSA GRAZZIOTIN	PRESENTE	3. VAGO	

Bloco Moderador (PTB, PRB, PR, PTC)			
TITULARES		SUPLENTE	
WELLINGTON FAGUNDES	PRESENTE	1. PEDRO CHAVES	PRESENTE
ARMANDO MONTEIRO	PRESENTE	2. CÁSSIO CUNHA LIMA	
VICENTINHO ALVES	PRESENTE	3. CIDINHO SANTOS	

DECISÃO DA COMISSÃO

(PLS 261/2018)

A COMISSÃO APROVA O RELATÓRIO, QUE PASSA A CONSTITUIR O PARECER DA CAE, FAVORÁVEL AO PROJETO, COM AS EMENDAS NºS 1 A 7 - CAE.

11 de Dezembro de 2018

Senador TASSO JEREISSATI

Presidente da Comissão de Assuntos Econômicos

8



SENADO FEDERAL

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 521, de 2018, do Senador Cidinho Santos, que *altera a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, para determinar que não se aplicam às obras e aos serviços executados nas faixas de domínio das rodovias e ferrovias federais e nos portos federais já implantados as sanções da Lei de Crimes Ambientais.*

Relator: Senador **ACIR GURGACZ****I – RELATÓRIO**

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 521, de 2018, que *altera a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, para determinar que não se aplicam às obras e aos serviços executados nas faixas de domínio das rodovias e ferrovias federais e nos portos federais já implantados as sanções da Lei de Crimes Ambientais.*

O projeto, composto por dois artigos, inclui o art. 79-B na Lei de Crimes Ambientais para que as sanções nela previstas não se apliquem às intervenções nas faixas de domínio das rodovias, ferrovias e portos federais já implantados. Para isso, o proposto art. 79-B define uma série de conceitos relacionados às obras, como faixa de domínio, pavimentação de rodovias, adequação de capacidade, operações rotineiras, operações periódicas e operações de emergência.



SENADO FEDERAL

O projeto estabelece ainda que, na hipótese de as rodovias interceptarem áreas ocupadas por povos indígenas e em áreas ocupadas por remanescentes de comunidades de quilombos, o DNIT ou, quando for o caso, os entes responsáveis por rodovias delegadas ou concedidas destinarão à Fundação Nacional do Índio (FUNAI) e à Fundação Palmares, a título de compensação, o valor de até 0.5% dos custos totais previstos para as obras.

Ademais, na hipótese de as rodovias que estejam próximas a áreas ocupadas por povos indígenas e em áreas ocupadas por remanescentes de comunidades de quilombos, o DNIT ou, quando for o caso, os entes responsáveis por rodovias delegadas ou concedidas destinarão à Fundação Nacional do Índio (FUNAI) e à Fundação Palmares, a título de compensação, o valor de até 0.25% dos custos totais previstos para as obras.

O projeto prevê ainda que, em determinadas hipóteses previstas no texto, ficam dispensadas as licenças, autorizações e anuências dos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Meio Ambiente (SISNAMA). Ficam autorizadas também a utilização e exploração de jazidas, áreas de apoio e canteiros de obras necessários à realização das obras, caso estejam localizadas no interior da faixa de domínio.

Na justificção, o autor do PLS explica que é necessário haver segurança jurídica para a continuidade da operação de obras e infraestruturas essenciais para o país. De um lado, os ganhos advindos das obras contribuem para o desenvolvimento regional e nacional e, de outro lado, as perdas “podem e devem ser mitigadas.”

O autor justifica que nem mesmo os interesses da conservação ambiental devem se sobrepor ao interesse socialmente definido para uma infraestrutura implantada. Por isso, defende o Senador Cidinho Santos, no caso de intervenções em rodovias, ferrovias e portos implantados, eventuais impactos que



SF19860.31228-58



SENADO FEDERAL

causem degradação ambiental não devem se sujeitar às sanções da Lei de Crimes Ambientais.

A matéria foi distribuída à CI e depois tramitará na CMA e CCJ, cabendo à última a decisão terminativa. Não há emendas a analisar.

II – ANÁLISE

Nos termos do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura opinar, no mérito, sobre matérias relacionadas a obras públicas. Considerando que nesta etapa do processo legislativo a discussão é de mérito, deixaremos de opinar sobre a constitucionalidade e juridicidade da matéria.

No mérito, a matéria merece prosperar. As obras de infraestrutura são fundamentais para o desenvolvimento do País. Mesmo as regiões mais remotas e com maiores limitações ambientais merecem e precisam gerar riqueza para contribuir com a geração de empregos e com a melhoria de vida da população.

Nesse sentido, não podemos concordar com a imposição de regras e sanções ambientais a empreendimentos devidamente implantados. Ao dificultar ou impedir a operação de um porto ou uma ferrovia, o prejuízo econômico que recai sobre a população certamente é muito maior que as questões ambientais que se deseja recuperar.

A título de exemplo, citamos a BR-319, única ligação rodoviária entre Manaus e o Estado de Rondônia, que já foi asfaltada e hoje está em situação muito precária. A retomada das obras de restauração se arrasta há anos justamente devido a questões ambientais. Enquanto isso, a expansão econômica entre os Estados fica prejudicada.



SF/19860.31228-58



SENADO FEDERAL

Identificamos uma oportunidade de melhoria no texto, razão pela qual apresentamos emenda. O projeto parece-nos ter sido elaborado visando principalmente proteger as rodovias já implantadas. Muito embora o PLS trate na ementa e no *caput* do art. 79-B de ferrovias e portos, o restante do texto refere-se apenas às rodovias. Nesse sentido, propomos a retirada da citação a ferrovias e portos para manter a coerência da ementa com o restante do texto proposto. Essas infraestruturas poderão ser objeto de PL específico.

É preciso também promover alterações ao § 7º do art. 79-B para não deixar nenhuma dúvida de que o material a ser explorado nas jazidas será exclusivamente aquele destinado às intervenções nas rodovias.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei do Senado nº 521, de 2018, com as seguintes emendas:



SF/19860.31228-58



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº

Dê-se à ementa do PLS nº 521, de 2018, a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, para determinar que não se aplicam às obras e aos serviços executados nas faixas de domínio das rodovias federais já implantados as sanções da Lei de Crimes Ambientais.”

EMENDA Nº

Dê-se ao art. 1º do PLS nº 521, de 2018, a seguinte redação:

“**Art. 1º**

‘**Art. 79-B.** As sanções previstas nesta Lei não se aplicam aos casos de intervenções nas faixas de domínio das rodovias federais integrantes do Sistema Nacional de Viação, conforme as seguintes definições:

.....
§ 7º Ficam autorizadas a utilização e a exploração de áreas de apoio, de canteiro de obras e de jazidas necessários à realização das obras mencionadas nos incisos II a VII do caput, desde que estejam localizados no interior da faixa de domínio.
.....”

Sala das Comissões, 23 de outubro de 2019.

Senador **ACIR GURGACZ**

PDT/RO



SF/19860.31228-58



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 521, DE 2018

Altera a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, para determinar que não se aplicam às obras e aos serviços executados nas faixas de domínio das rodovias e ferrovias federais e nos portos federais já implantados as sanções da Lei de Crimes Ambientais

AUTORIA: Senador Cidinho Santos (PR/MT)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Cidinho Santos

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2018

Altera a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, para determinar que não se aplicam às obras e aos serviços executados nas faixas de domínio das rodovias e ferrovias federais e nos portos federais já implantados as sanções da Lei de Crimes Ambientais



SF/18196.60065-56

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“**Art. 79-B.** As sanções previstas nesta Lei não se aplicam aos casos de intervenções nas faixas de domínio das rodovias e ferrovias federais integrantes do Sistema Nacional de Viação e em portos federais já implantados, conforme as seguintes definições:

I – faixa de domínio: base física sobre a qual se assenta uma rodovia, constituída pelas pistas de rolamento, canteiros, obras de arte, acostamentos, sinalização e faixa lateral de segurança, até o alinhamento das cercas que separam a estrada dos imóveis marginais ou da faixa de recuo.

II – conservação de rodovias implantadas: conjunto de operações rotineiras, periódicas e de emergência, que têm por objetivo preservar as características técnicas e operacionais do sistema rodoviário e de suas instalações físicas, proporcionando conforto e segurança aos usuários;



SENADO FEDERAL

Gabinete Senador Cidinho Santos

III – recuperação de rodovias implantadas: conjunto de operações aplicadas às rodovias com pavimento desgastado ou danificado, com o objetivo de recuperar sua funcionalidade e de promover o retorno das boas condições da superfície de rolamento e de trafegabilidade, por meio de intervenções de reforço, reciclagem ou reconstrução do pavimento, bem como de recuperação, complementação ou substituição dos componentes da rodovia;

IV – restauração de rodovias implantadas: conjunto de serviços e obras necessário para restabelecer as características técnicas e operacionais da rodovia ou para adaptá-la às condições de tráfego atual e futuro, prolongando seu período de vida útil;

V – melhoramento em rodovias pavimentadas: conjunto de serviços e obras que modifica as características técnicas existentes ou que acrescenta características novas à rodovia, em atendimento a demandas operacionais, levando-a a um nível superior de segurança do tráfego por meio de intervenção na sua geometria, no sistema de sinalização e segurança e na adequação ou incorporação de elementos nos demais componentes da estrutura;

VI – adequação da capacidade e da segurança de rodovias implantadas: conjunto de operações que resultam na pavimentação de rodovias ou no aumento da capacidade do fluxo de tráfego, compreendendo a terceira faixa em segmentos contínuos, a duplicação rodoviária parcial ou integral e a implantação ou a substituição de obras de arte especiais para duplicação;

VII – pavimentação de rodovias federais existentes: obra de implantação de revestimento superior com superfície de pavimento asfáltico, de concreto cimento ou de alvenaria poliédrica, com a execução de terraplanagem, drenagem, pavimentação, interseções, retornos, acessos, obras de arte especiais, sinalização, paisagismo e obras complementares;

VIII – rodovia em leito natural: rodovia que não atende às normas rodoviárias de projeto geométrico e que não se enquadra nas classes de rodovias estabelecidas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), construída em primeira abertura, com superfície de





SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Cidinho Santos

rolamento em terreno natural, podendo eventualmente receber revestimento primário.

§1º Para efeito do disposto no inciso II do *caput*, consideram-se:

I – operações rotineiras: aquelas que têm por finalidade reparar ou sanar defeitos apresentados na rodovia;

II – operações periódicas: aquelas que objetivam evitar o surgimento ou o agravamento de defeitos; e

III – operações de emergência: aquelas que se destinam a recompor, reconstruir ou restaurar trechos que tenham sido seccionados, obstruídos ou danificados em situações de caso fortuito ou força maior que ocasionem a interrupção ou o flagrante risco do tráfego;

§2º Os serviços definidos nos incisos II a VII do *caput* se aplicam para as rodovias em leito natural.

§3º No caso das intervenções mencionadas nos incisos VI e VII, em rodovias que interceptem áreas ocupadas por povos indígenas, que tenham sido objeto de Relatório Circunstanciado de Identificação e Delimitação aprovado por ato da Fundação Nacional do Índio (FUNAI), publicado no Diário Oficial da União, e em áreas ocupadas por remanescentes de comunidades de quilombos que tenham sido reconhecidas como território quilombola com base em Relatório Técnico de Identificação e Delimitação (RTID), o DNIT ou, quando for o caso, os demais entes responsáveis pelas rodovias federais delegadas ou concedidas, destinarão à FUNAI e à Fundação Palmares, respectivamente, recursos a título de compensação no valor de até 0,5% (meio por cento) dos custos totais previstos para as obras mencionadas nesses incisos.

§4º No caso das obras mencionadas nos incisos VI e VII, em rodovias que estejam a uma distância, medida a partir do eixo da rodovia, de até 40 (quarenta) quilômetros, na Amazônia Legal, e de até 10 (dez) quilômetros, nas demais regiões, do limite de terras ocupadas por povos indígenas, que tenham sido objeto de Relatório Circunstanciado de Identificação e Delimitação aprovado por ato da Fundação Nacional do Índio (FUNAI) publicado no Diário Oficial da União, e em áreas ocupadas por remanescentes de comunidades de quilombos que tenham sido reconhecidas como território quilombola com base em Relatório Técnico de Identificação e Delimitação (RTID), o DNIT ou, quando for o caso, os demais entes



SF/18196.60065-56



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Cidinho Santos

responsáveis pelas rodovias federais delegadas ou concedidas, destinarão à FUNAI e à Fundação Palmares, respectivamente, recursos a título de compensação no valor de até 0,25% (um quarto de um por cento) dos custos totais previstos para as obras mencionadas nesses incisos.

§5º Ficam autorizadas, nas faixas de domínio, as atividades de manutenção, contemplando conservação, recuperação, restauração, melhoria, pavimentação e adequação da capacidade e da segurança.

§6º Para a execução das obras mencionadas nos incisos II a VII do caput, a serem executadas exclusivamente nas faixas de domínio, ficam dispensadas as licenças, autorizações e anuências dos órgãos integrantes do Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA).

§7º Ficam autorizadas a utilização e a exploração de jazidas, áreas de apoio e canteiros de obras necessários à realização das obras mencionadas nos incisos II a VII do caput, desde que estejam localizadas no interior da faixa de domínio.

§8º As regras contidas neste artigo aplicam-se a todas as regiões do país, inclusive à Amazônia Legal, desde que as respectivas rodovias estejam em operação e que as obras ocorram no interior da faixa de domínio, independentemente das condições físicas do pavimento ou do leito natural.

§9º Termos de compromissos firmados com base no art. 79-A deverão adequar-se às regras deste artigo. ”

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

JUSTIFICAÇÃO

Este Projeto de Lei do Senado propõe que as intervenções executadas em rodovias, ferrovias e portos federais já implantados não se sujeitem às sanções e penalidades previstas na Lei nº 9.605, de 1998, a Lei de Crimes Ambientais.



SF/18196.60065-56



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Cidinho Santos

Entendemos que são obras e infraestruturas essenciais para o desenvolvimento do País, o que exige segurança jurídica para sua contínua operação. O projeto traz ainda diversas definições, por exemplo, sobre faixa de domínio de uma rodovia e sobre as necessárias obras de conservação e melhoria.

A decisão social, num determinado momento histórico, de construir uma rodovia, uma ferrovia ou um porto, determina o tipo de uso para o respectivo terreno. Essa decisão possibilita ganhos para o desenvolvimento regional e nacional e também perdas, que podem e devem ser mitigadas.

A partir de sua instalação, as intervenções adicionais realizadas nesses locais incidem sobre uma parcela do meio ambiente que já tem destinação definida, cujos impactos ambientais já foram admitidos e reconhecidos pela sociedade como necessários, no momento da decisão de construir essas infraestruturas.

Não se trata, portanto, em regra geral, de áreas em que caibam opções em termos de alternativas locacionais ou em que a opção de conservar o meio natural seja um contraponto à intervenção humana. Essas rodovias, portos e ferrovias são, na realidade, uma área escolhida e destinada pela sociedade para a implantação da infraestrutura de transportes. A destinação dada aos locais onde se encontram tais empreendimentos não permite que se dê prioridade a nenhum outro tipo de aproveitamento dessas áreas, que implique alteração de sua função social definida.

Assim, ainda que um adequado ordenamento ambiental seja essencial para a própria eficiência da infraestrutura implantada, nem mesmo os interesses da conservação ambiental devem se sobrepor ao interesse socialmente definido para essas áreas. Por esse motivo defendemos que, no caso de intervenções em rodovias, ferrovias e portos implantados, eventuais impactos que causem degradação ambiental não fiquem sujeitos às sanções da Lei de Crimes Ambientais. Essa é a inovação que defendemos ser fundamental para essa Lei, que estabelece os crimes e infrações contra o meio ambiente.





6

SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Cidinho Santos

Por essas razões, julgamos que as rodovias, ferrovias e portos federais implantados devem ser reconhecidos e protegidos por norma legal específica, inclusive para sinalizar que a criação de outras áreas legalmente protegidas, tais como unidades de conservação, terras indígenas e territórios de comunidades quilombolas, não se sobreponha às referidas áreas, prejudicando o interesse público primário que anseia por uma infraestrutura de transportes bem estruturada e segura.

Por essas razões, peço o apoio das Senadoras e Senadores para aprovar essa importante proposição.

Sala das Sessões,

Senador CIDINHO SANTOS



LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 9.605, de 12 de Fevereiro de 1998 - Lei dos Crimes Ambientais; Lei da Natureza;
Lei dos Crimes contra o Meio Ambiente - 9605/98
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1998:9605>

9

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 2.206, de 2019, do Senador Plínio Valério, que *altera a Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, com a finalidade de garantir ao usuário residencial dos serviços de água e esgoto inadimplente um prazo de carência para quitar seus débitos antes da interrupção completa dos serviços, ao longo do qual lhe será garantido o fornecimento de água mínimo suficiente para a sua sobrevivência e de sua família, acompanhado do esgotamento sanitário correspondente.*



Relator: Senador **WEVERTON**

I – RELATÓRIO

Chega ao exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei nº 2.206, de 2019, do Senador Plínio Valério, que *altera a Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, com a finalidade de garantir ao usuário residencial dos serviços de água e esgoto inadimplente um prazo de carência para quitar seus débitos antes da interrupção completa dos serviços, ao longo do qual lhe será garantido o fornecimento de água mínimo suficiente para a sua sobrevivência e de sua família, acompanhado do esgotamento sanitário correspondente.*

A proposição acrescenta três parágrafos ao art. 29 da Lei nº 11.445, de 2007, que estabelece as diretrizes nacionais para o saneamento básico e para a política federal de saneamento básico.

Por meio do acréscimo do § 3º, o projeto estabelece que, em caso de inadimplência de usuário residencial, a interrupção completa dos serviços de água e esgoto somente ocorrerá após noventa dias, contados a partir do primeiro dia subsequente ao do vencimento da fatura, durante os quais será garantido o fornecimento de vinte litros de água por pessoa residente na unidade usuária, acompanhado do esgotamento sanitário correspondente.

Nos termos do § 4º, essa prerrogativa ocorrerá uma única vez a cada ano civil, considerando-se, a cada ano, como início do prazo de carência

a data relativa à primeira fatura não paga, independentemente de seu adimplemento posterior, mesmo que a quitação ocorra dentro do prazo de carência.

De acordo com o novel § 5º, compete à Agência Nacional de Águas (ANA) instituir normas de referência nacionais necessárias ao cumprimento do que dispõem os parágrafos anteriores.

Por fim, a cláusula de vigência estabelece que a lei resultante entrará em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Conforme a justificação, a proposição perfila-se à Resolução da Organização das Nações Unidas (ONU), adotada em 28 de julho de 2010, que declara que o acesso à água limpa e segura e ao saneamento básico são direitos humanos fundamentais.

Entretanto, adverte o autor, que não se propõe o estímulo à inadimplência. Conforme salientado,

Para evitar essa prática, definimos que a carência somente seja utilizada uma vez em cada ano civil, sendo considerado o início da carência a data da primeira conta não paga, independente de seu adimplemento posterior. Não desejamos, de forma alguma, estimular a inadimplência e muito menos premiar o ganho injusto.

A matéria não recebeu emendas.

Após a análise deste colegiado, a proposição seguirá para a Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor (CTFC).

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CI 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. É legítima, portanto, a análise da matéria por este colegiado.

A proposição é meritória. Nosso arcabouço jurídico já contempla a possibilidade de interrupção dos serviços de água em caso de inadimplemento do usuário do pagamento das tarifas, após ter sido formalmente notificado. De acordo com a Lei nº 11.445, de 2007, a



suspensão dos serviços será precedida de prévio aviso ao usuário, não inferior a 30 dias da data prevista para a suspensão.

De fato, garantir o acesso à água é função do Poder Público. Mais ainda, reconhecemos o direito à água como um direito fundamental, porque corresponde às exigências mais elementares da dignidade humana.

Mas isso não significa que esse serviço deva ser prestado gratuitamente, conforme entendimento unânime do Supremo Tribunal Federal e do Superior Tribunal de Justiça, onde, por ocasião do julgamento do Recurso Especial 1.062.975, a relatora, Ministra Eliana Calmon, assim se pronunciou:

“(i) a jurisprudência desta Corte já se manifestou no sentido de ser lícito à concessionária interromper o fornecimento de água se, após aviso prévio, o usuário permanecer inadimplente, nos termos do art. 6º, § 3º, II, da Lei 8.987/95; e (ii) ‘admitir o inadimplemento por um período indeterminado e sem a possibilidade de suspensão do serviço é consentir com o enriquecimento sem causa de uma das partes, fomentando a inadimplência generalizada, o que compromete o equilíbrio financeiro da relação e a própria continuidade do serviço, com reflexos inclusive no princípio da modicidade. (...)’”.

Ademais, sendo o fornecimento de água tratada um serviço público de extrema necessidade para a população, a sua continuidade depende da contraprestação, sob pena da falência do próprio sistema.

Isso não significa que o tema não seja espinhoso. Afinal, estamos diante de um direito fundamental – o acesso à água – e o direito da contraprestação, prevista em contrato, que se coaduna com a harmonia da ordem econômica.

É nesse sentido que a proposição ganha destaque, pois avança no sentido de equilibrar ainda mais o jogo de forças entre os atores envolvidos. Ao assegurar que durante noventa dias seja suprido um mínimo de água diário, capaz de satisfazer as exigências humanas fundamentais, a proposição estabelece um patamar suficiente de dignidade, ao mesmo tempo em que impele a um comportamento condizente com o serviço prestado.

Por seu turno, as medidas arroladas no § 4º impedem que a inadimplência se torne prática contumaz, combatendo a má-fé dos inadimplentes de plantão.



Temos, no entanto, algumas contribuições a fazer. A primeira diz respeito à quantidade mínima de água a ser ofertada. Segundo o PL, esse montante é de 20 litros de água por pessoa residente. Note-se que a redação não menciona se tratar de uma quantidade a ser garantida diariamente, o que consideramos um lapso do proponente.

Mas, para além da menção à frequência de distribuição, cremos ser necessária a extensão do volume de água a ser assegurado. Em sua justificação, o autor menciona que o valor escolhido provém de informação do *site* da Organização das Nações Unidas. Compulsando a matéria, encontramos, de fato, essa informação. Porém, advirta-se, não se trata de uma referência uníssona.

Na realidade, o enquadramento dos direitos humanos abstém-se de fornecer um valor absoluto global para definir uma “quantidade suficiente de água”, uma vez que dependerá de fatores contextuais. Preferimos, com vistas à segurança, outra referência, a da Organização Mundial da Saúde (OMS), para quem são necessários entre 50 a 100 litros de água por pessoa, por dia, para assegurar a satisfação das necessidades mais básicas e a minimização dos problemas de saúde.

Relativamente ao novel § 4º, cujo objetivo é evitar a inadimplência, propomos um ajuste redacional, de modo a tornar seu comando mais claro.

No tocante ao § 5º, faz-se necessária a subtração da menção a um órgão específico do poder público, no caso a Agência Nacional de Águas. Manter a referência a essa entidade, atribuindo-lhe novas competências, significaria incorrimento em inconstitucionalidade, por vício de iniciativa. Na realidade, trata-se de comendo desnecessário, dada a natureza regulamentar e administrativa própria do Poder Executivo.

As emendas que propomos saneiam esses problemas, sem alterar o mérito da iniciativa.

Por último, cabe-nos dizer que não desconhecemos as dificuldades técnicas e operacionais para a efetivação do que a proposição intenta. De fato, difícil será para o poder público concedente controlar a oferta do quantitativo diário mínimo de água estabelecido. Alivia-nos a consciência a experiência bem-sucedida de outros países que adotaram medidas semelhantes, o que exigirá, de nossa parte, as adaptações necessárias às nossas realidades. Cremos existirem em nossas terras



tecnologia e experiência suficientes que nos permitam dar esse salto qualitativo.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 2.206, de 2019, com as seguintes emendas.

EMENDA Nº -CI

Dê-se ao art. 1º do PL nº 2.206, de 2019, a seguinte redação:

“**Art. 1º** O art. 29 da Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 3º, 4º e 5º:

‘**Art. 29.**

.....

§ 3º Em caso de inadimplência de usuário residencial, antes da interrupção completa dos serviços de água e esgoto, deverá ser observado um prazo de noventa dias, contado a partir do primeiro dia subsequente ao do vencimento da fatura, durante o qual será garantido o fornecimento diário de cinquenta litros de água por pessoa residente na unidade usuária, acompanhado do esgotamento sanitário correspondente.

§ 4º O usuário residencial inadimplente somente fará jus ao que prevê o § 3º uma vez a cada ano civil, considerando-se, a cada ano, o início do prazo de carência a data relativa à primeira fatura não paga.”
(NR)

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SF/19449.20250-40



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 2206, DE 2019

Altera a Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, com a finalidade de garantir ao usuário residencial dos serviços de água e esgoto inadimplente um prazo de carência para quitar seus débitos antes da interrupção completa dos serviços, ao longo do qual lhe será garantido o fornecimento de água mínimo suficiente para a sua sobrevivência e de sua família, acompanhado do esgotamento sanitário correspondente.

AUTORIA: Senador Plínio Valério (PSDB/AM)



[Página da matéria](#)

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019

Altera a Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, com a finalidade de garantir ao usuário residencial dos serviços de água e esgoto inadimplente um prazo de carência para quitar seus débitos antes da interrupção completa dos serviços, ao longo do qual lhe será garantido o fornecimento de água mínimo suficiente para a sua sobrevivência e de sua família, acompanhado do esgotamento sanitário correspondente.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 29 da Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 3º, 4º e 5º:

“**Art. 29.**

.....
§ 3º Em caso de inadimplência de usuário residencial, antes da interrupção completa dos serviços de água e esgoto, deverá ser observado um prazo de noventa dias, contado a partir do primeiro dia subsequente ao do vencimento da fatura, durante o qual será garantido o fornecimento de vinte litros de água por pessoa residente na unidade usuária, acompanhado do esgotamento sanitário correspondente.

§ 4º O usuário residencial inadimplente somente fará jus ao que prevê o § 3º uma vez a cada ano civil, considerando-se, a cada ano, o início do prazo de carência a data relativa à primeira fatura não paga, nos termos do § 3º, independente de seu adimplemento posterior, mesmo que este ocorra dentro do prazo carência.

§ 5º Compete à Agência Nacional de Águas – ANA, instituir normas de referência nacionais necessárias ao cumprimento do que dispõem os §§ 3º e 4º.” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Resolução da Organização das Nações Unidas (ONU), adotada em 28 de julho de 2010, declara que o acesso à água limpa e segura e ao saneamento básico são direitos humanos fundamentais.

A mesma ONU define que o abastecimento suficiente de água para sobrevivência de um ser humano se caracteriza por “uma fonte que possa fornecer 20 litros por pessoa por dia a uma distância não superior a mil metros. Essas fontes incluem ligações domésticas, fontes públicas, fossos, poços e nascentes protegidos e a coleta de águas pluviais” (<https://nacoesunidas.org/acao/agua/>).

Tendo em conta essas diretrizes, apresentamos este Projeto de Lei, cuja finalidade é garantir que, mesmo em caso de inadimplência, o fornecimento de água não seja imediatamente cortado. Antes disso, deverá ser obedecido um período de noventa dias, destinado a que o usuário do sistema se reorganize. Nesse prazo, o fornecimento será reduzido ao patamar considerado suficiente pela ONU para a sobrevivência do usuário e sua família. Só depois de esgotado esse interregno poderá ocorrer a suspensão integral do fornecimento, caso o usuário permaneça inadimplente.

Não pretendemos, de forma alguma, estimular ou mesmo admitir a inadimplência. Buscamos cuidar para que usuários de má-fé não façam mal-uso da norma. Como a ideia é conceder um prazo de carência antes da interrupção completa do fornecimento, não se deve permitir que o usuário permaneça sem pagar, por exemplo, até o limite de completar esse prazo e pague a conta que estiver mais atrasada, mantendo-se sempre em débito, mas por menos de três meses, e com o fornecimento garantido. Para evitar essa prática, definimos que a carência somente seja utilizada uma vez em cada ano civil, sendo considerado o início da carência a data da primeira conta não paga, independente de seu adimplemento posterior. Não desejamos, de forma alguma, estimular a inadimplência e muito menos premiar o ganho injusto.



Certamente, a operacionalização das novas regras demandará ajustes práticos em nível infralegal. Em obediência às competências da Agência Nacional de Águas – ANA, caberá a ela instituir normas de referência nacionais necessárias ao cumprimento dessas novas disposições.

Considerando a justiça social que promove e a relevância da matéria, submeto o presente Projeto de Lei ao exame desta Casa, na expectativa de sua aprovação, para a qual conto com o apoio dos ilustres Senadores e Senadoras.

Sala das Sessões,

Senador Plínio Valério



LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 11.445, de 5 de Janeiro de 2007 - Lei de Saneamento Básico - 11445/07

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2007;11445>

- artigo 29

10



Gabinete do Senador RODRIGO PACHECO

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 3178, de 2019, do Senador José Serra, que *modifica a Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, que dispõe sobre a exploração e a produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos, sob o regime de partilha de produção, em áreas do pré-sal e em áreas estratégicas, para permitir a licitação com concessão nos blocos em que esse regime for mais vantajoso para o Brasil e instituir a disputa em igualdade de condições nas licitações de partilha da produção.*



SF/19031.72308-09

Relator: Senador **RODRIGO PACHECO**

I – RELATÓRIO

Vem à análise desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 3178, de 2019, de autoria do Senador José Serra, que modifica a Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, que dispõe sobre a exploração e a produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos, sob o regime de partilha de produção, em áreas do pré-sal e em áreas estratégicas, para permitir a licitação com concessão nos blocos em que esse regime for mais vantajoso para o Brasil e instituir a disputa em igualdade de condições nas licitações de partilha da produção.

O PL nº 3178, de 2019, foi estruturado em três artigos.

O art. 1º altera o art. 3º da Lei nº 12.351, de 2010, para permitir a licitação de blocos exploratórios no pré-sal no regime de concessão quando este for mais vantajoso que o regime de partilha de produção. Altera também os arts. 14, 15, 20 e 31 da mesma Lei, para retirar a preferência da Petrobras na licitação de blocos exploratórios no regime de partilha de produção.



Gabinete do Senador RODRIGO PACHECO

O art. 2º estabelece a vigência da Lei a partir da data de sua publicação.

Por fim, o art. 3º revoga dispositivos da Lei nº 12.351, de 2010, relacionados com a preferência da Petrobras no regime de partilha de produção.

Após análise por esta Comissão, o PL segue para apreciação pelas Comissões de Assuntos Econômicos (CAE) e de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), cabendo à última a decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas ao PL no prazo previsto pelo art. 122, II, c, do Regime Interno do Senado Federal.

Na justificção, o ilustre autor explica que o polígono do pré-sal possui campos petrolíferos com potenciais geológicos bastante diversos. Alguns são de excepcional produtividade, como os campos de Mero, Lula e Búzios, enquanto outros são bem menos promissores. Se o regime de partilha é adequado para os campos petrolíferos com grande potencial produtivo, o mesmo não se pode dizer para os campos com menor potencial. Para estes, a licitação no regime de concessão é a mais recomendável, pois poderá atrair empresas que não farão ofertas se a licitação for no regime de partilha de produção. Essa mudança legislativa permitirá que esses campos menores localizados no polígono do pré-sal venham a ser aproveitados, gerando arrecadação para os entes federados na forma de bônus de assinatura, *royalties* e participação especial. Além disso, os investimentos realizados na exploração e desenvolvimento desses campos menores criarão empregos e aumentarão a receita da indústria e do setor de serviços.

Quanto à preferência da Petrobras, sua revogação é pedida em razão da falha de competição que ela provoca, pois resulta em excedente em óleo para a União mais baixo do que poderia ser ofertado num certame em igualdade de condições. Como os recursos advindos da comercialização do petróleo da União vão para o Fundo Social e metade dos recursos desse Fundo vão para a educação, o fim da preferência da Petrobras no regime de partilha de produção viria em prol da educação.

II – ANÁLISE

De acordo com o inciso I do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à CI opinar sobre o mérito de matérias





Gabinete do Senador RODRIGO PACHECO

relacionadas a minas e recursos geológicos, dentre as quais se inclui o objeto do PL em análise.

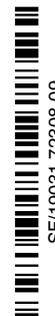
As participações governamentais sobre a produção de petróleo e gás natural tornaram-se uma fonte importante de recursos para os entes federados. A Proposta de Lei Orçamentária Anual de 2019 previu uma arrecadação decorrente da exploração e produção de petróleo e gás natural de R\$ 67,5 bilhões, sendo R\$ 38,9 bilhões destinados aos entes subnacionais.

As expectativas de arrecadação para as próximas décadas são ainda mais animadoras. A revogação, pela Lei nº 13.365, de 2016, da obrigatoriedade de a Petrobras ser a operadora única no regime de partilha de produção contribuiu para destravar os leilões no pré-sal. Desde então, foram realizadas quatro rodadas de licitação bem-sucedidas, que, estima-se, gerarão R\$ 1,2 trilhão em participações governamentais nos próximos trinta anos¹. Em que pesem os ótimos resultados já alcançados, esses leilões permitiram vislumbrar que a Lei da Partilha demanda dois aperfeiçoamentos.

O primeiro é a autorização para a realização de leilões no regime de concessão no polígono do pré-sal. Na legislação vigente, todos os leilões do pré-sal devem ser no regime de partilha de produção. Contudo, os blocos exploratórios de grande potencial geológico no pré-sal, nos quais o regime de partilha de produção é o mais adequado, já foram quase todos leiloados. Para os campos menores, podem faltar ofertas, o que impedirá que esses campos venham a ser aproveitados. Na 4ª rodada de licitações do pré-sal, por exemplo, não houve ofertas para o bloco de Itaimbezinho, mesmo tendo o menor bônus de assinatura e o menor excedente mínimo em óleo da União entre todos os blocos já ofertados no pré-sal.

Considerando que há muitos outros blocos no polígono do pré-sal com potencial produtivo igual ou menor que o de Itaimbezinho, não faz sentido permitir apenas o leilão sob o regime de partilha de produção diante do risco de o pregão ser deserto. Se for possível leiloar esses blocos no regime de concessão, ganham todos: União, estados, Distrito Federal e municípios, trabalhadores, empresas de petróleo, indústria e prestadores de serviço.

¹ Fonte: ANP. Declaração do diretor-geral da ANP após a conclusão da 5ª rodada de licitação do pré-sal. Disponível em <http://rodadas.anp.gov.br/pt/partilha-de-producao/5-rodada-de-partilha-de-producao-pre-sal>. Acesso em 7 de maio de 2019.





Gabinete do Senador RODRIGO PACHECO

O segundo aperfeiçoamento proposto pelo PL nº 3178, de 2019, acaba com a preferência da Petrobras no regime de partilha de produção. Pela legislação vigente, se a Petrobras obtiver a preferência e seu lance no leilão for superado, a estatal pode aderir ao consórcio vencedor na condição de operador e com participação de 30%. Nesse contexto, a Petrobras é estimulada a oferecer lances menores do que ofereceria em um leilão em igualdade de condições, porque, caso seja superado o seu lance, ainda poderá participar do consórcio vencedor. Por exemplo, no leilão do bloco de Três Marias, a Petrobras ofertou um lance de apenas 18% de excedente em óleo para a União. Entretanto, ao ser superada, a estatal aderiu ao consórcio vencedor, que havia ofertado 49,95%.

Menor excedente em óleo para a União implica menos recursos para o Fundo Social e para a educação, como demonstra com propriedade a Justificação do PL nº 3178, de 2019. Assim, a legislação vigente beneficia a Petrobras em detrimento de políticas públicas de âmbito social, como a educação. E, em futuro próximo, se a preferência da Petrobras não for revogada, também poderá haver perdas para todos os estados e municípios brasileiros. Afinal, a aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 209, de 2015, que destina 30% dos recursos do Fundo Social para o Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal e o Fundo de Participação dos Municípios, depende somente da apreciação pelo Senado de uma emenda apresentada pela Câmara dos Deputados.

Em que pesem todos os méritos do PL nº 3178, de 2019, consideramos necessário introduzir uma emenda em prol da segurança jurídica. A Rodada de Licitações dos Volumes Excedentes da Cessão Onerosa e a 6ª Rodada de Licitações, ambas sob o regime de partilha de produção, estão programadas para acontecer no segundo semestre de 2019. Nessas duas licitações, os procedimentos estão bem adiantados e a Petrobras já exerceu o direito de preferência em certos blocos, de acordo com a legislação vigente, e obteve o aceite do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE). A aprovação do PL nº 3.178, de 2019, antes da realização das licitações citadas, pode trazer insegurança jurídica ao processo licitatório com relação à manutenção ou não das preferências já exercidas pela Petrobras. Para evitar a possível judicialização dessa questão, apresentamos emenda que garante a preferência da Petrobras nos casos em que esse direito tenha sido exercido antes da transformação do PL em Lei.





Gabinete do Senador RODRIGO PACHECO

Em suma, julgamos o PL nº 3178, de 2019, meritório e oportuno e estamos convictos de que os aperfeiçoamentos que ele introduz na legislação vigente resultarão no melhor e mais justo aproveitamento da riqueza do pré-sal.

III – VOTO

Ante os motivos expostos, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 3178, de 2019, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº – CI

Insira-se o seguinte art. 2º no Projeto de Lei nº 3178, de 2019, e renumerem-se os atuais arts. 2º e 3º:

“**Art. 2º** Fica mantido o direito de preferência da Petróleo Brasileiro S.A. (PETROBRAS), exercido durante a vigência do art. 4º da Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, para atuar como operador nos consórcios formados para exploração e produção de blocos a serem contratados sob o regime de partilha de produção.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 3178, DE 2019

Modifica a Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, que dispõe sobre a exploração e a produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos, sob o regime de partilha de produção, em áreas do pré-sal e em áreas estratégicas, para permitir a licitação com concessão nos blocos em que esse regime for mais vantajoso para o Brasil e instituir a disputa em igualdade de condições nas licitações de partilha da produção.

AUTORIA: Senador José Serra (PSDB/SP)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019

Modifica a Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, que *dispõe sobre a exploração e a produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos, sob o regime de partilha de produção, em áreas do pré-sal e em áreas estratégicas*, para permitir a licitação com concessão nos blocos em que esse regime for mais vantajoso para o Brasil e instituir a disputa em igualdade de condições nas licitações de partilha da produção.



SF/19588.09658-61

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, passa a vigorar com as seguintes modificações:

“**Art. 3º** A exploração e a produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos em blocos na área do pré-sal e em áreas estratégicas serão contratadas pela União preferencialmente sob o regime de partilha de produção, na forma desta Lei.

Parágrafo único. Aplica-se o regime de concessão, de que trata a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, nos blocos do pré-sal e áreas estratégicas cujo potencial geológico não justifique social e economicamente a licitação no regime de partilha de produção.” (NR)

“**Art. 14.** A Petrobras poderá participar da licitação prevista no inciso II do art. 8º.” (NR)

“**Art. 15.**

.....

IV – a formação do consórcio previsto no art. 20;

..... ” (NR)

“**Art. 20.** O licitante vencedor deverá constituir consórcio com a empresa pública de que trata o § 1º do art. 8º desta Lei na forma do disposto no art. 279 da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976.

.....
 § 2º Os direitos e as obrigações patrimoniais dos contratados serão proporcionais à sua participação no consórcio.

§ 3º O contrato de constituição de consórcio deverá indicar o operador, sem prejuízo da responsabilidade solidária das consorciadas perante o contratante ou terceiros, observado o disposto no § 2º do art. 8º desta Lei.” (NR)

“**Art. 31.**

.....
 Parágrafo único. A Petrobras somente poderá ceder a participação nos contratos de partilha de produção que obtiver como vencedora da licitação prevista no inciso II do art. 8º.” (NR)

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

Art. 3º Revogam-se os seguintes dispositivos da Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010:

I – art. 4º;

II – incisos VIII e IX do art. 9º;

III – alínea *c* do inciso III do art. 10; e

IV – § 1º do art. 20.

JUSTIFICAÇÃO

O fim da obrigatoriedade de a Petrobras ser o operador único e participar com 30% em todos os consórcios do pré-sal, decorrente do Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 131, de 2015, de nossa autoria, aprovado na forma da Lei nº 13.365, de 29 de novembro de 2016, provou ser um grande acerto. Desde então, os resultados das licitações, rodada após rodada, têm desmentido cabalmente os pessimistas de sempre, que previam enormes prejuízos para o Brasil no aproveitamento do pré-sal.



Contudo, é ainda preciso promover duas alterações na legislação para que a riqueza do petróleo realmente beneficie as futuras gerações de brasileiros. A primeira é o fim da preferência da Petrobras nos leilões de partilha de produção. É interessante lembrar que, na discussão do PLS nº 131, de 2015, vários congressistas, assim como o Governo da então presidente, Dilma Roussef, defenderam a preferência da Petrobras com o argumento de que dessa forma o petróleo continuaria sendo “nosso”. O que se viu, entretanto, nos leilões subsequentes, foi que os ganhos do petróleo, em vez de serem realmente nossos, isto é, serem de toda a sociedade e gerar recursos para a educação e a saúde, foram apropriados, em grande parte, pelos acionistas da Petrobras, dos quais, destaque-se, mais da metade é constituída por particulares e um terço por estrangeiros. Esses sim foram os maiores beneficiários com a instituição, por Lei e por Decreto, do direito de preferência para a Petrobras.

Diante desse quadro o que devemos buscar daqui para frente nas licitações do pré-sal? Mais dividendos para os acionistas da Petrobras ou mais dinheiro para a saúde e a educação?

A Lei nº 12.351, de 2010, ao conceder o direito de preferência para a Petrobras nas licitações dos contratos de partilha de produção, distorce o processo competitivo e permite à petroleira destinar menores percentuais de excedente em óleo para a União. Ora, os recursos provenientes da comercialização desse excedente em óleo são destinados ao Fundo Social e, por determinação contida na Lei nº 12.858, de 2013, 50% dos recursos recebidos pelo Fundo Social devem ser empregados na educação pública, com prioridade para a educação básica. Ou seja, quanto maior for a parcela do excedente em óleo para a Petrobras nos contratos de partilha de produção, menor será a parcela de excedente em óleo da União e, conseqüentemente, serão menos recursos para a educação básica.

Não se trata aqui de hostilizar o lucro da Petrobras quando esse é fruto da competência de seus funcionários e diretores, do desenvolvimento tecnológico e da expertise da empresa. O que é inaceitável é o lucro advindo de um privilégio estabelecido em lei, o chamado direito de preferência, principalmente quando essa vantagem é obtida em detrimento da educação.

O direito de preferência para a Petrobras nas licitações no regime de partilha de produção é estabelecido pelo art. 4º da Lei nº 12.351, de 2010, e regulamentado pelo Decreto nº 9.041, de 2017. Em termos práticos e sucintos, essa preferência permite que a Petrobras, caso tenha seu lance superado em um leilão, possa aderir à proposta vencedora, tornar-se o operador e ter participação de 30% no consórcio.



Sabendo que poderá, posteriormente à abertura dos lances, aderir à proposta vencedora se considerá-la atrativa, a Petrobras tende a ofertar menores percentuais de excedente em óleo para a União. Se conseguir arrematar o bloco com uma proposta mais baixa do que aquela que seria ofertada em um processo de competição em igualdade de condições, a estatal embolsa um ganho extra às custas dos recursos do Fundo Social. Caso seu lance não seja o maior, a Petrobras pode juntar-se ao consórcio vencedor se julgar que a proposta ainda é lucrativa para ela.

Vejam os exemplos desse comportamento oportunista, ocorrido no leilão do bloco de Três Marias, na 4ª Rodada de partilha de produção do pré-sal. Na condição de operadora de um consórcio, a Petrobras ofertou 18% de excedente em óleo para a União. Essa proposta foi derrotada por outro consórcio, com a oferta de 49,95%. Ato contínuo, a estatal exerceu o direito de preferência e aderiu ao consórcio vencedor (passou a ser operadora, com 30% de participação). O fato de a Petrobras aderir ao consórcio vencedor significa que a empresa espera ter lucro mesmo repassando 49,95% de excedente em óleo para a União. Contudo, isso não impediu a estatal de apresentar uma proposta tão baixa quanto 18%. Se a Petrobras fosse vencedora com a oferta de 18% de excedente em óleo da União, estima-se que o Fundo Social perderia R\$ 23 bilhões, ou seja, seriam, pelo menos, R\$ 11,5 bilhões a menos para a educação.

É fato, os resultados dos leilões já realizados não deixam dúvidas: quanto mais competição há nas licitações do pré-sal, maior é o excedente em óleo para a União. Se não tivesse o direito de preferência, a Petrobras não correria o risco de ficar fora da exploração de um bloco tão promissor quanto Três Marias fazendo um lance tão ridiculamente baixo. Em condições de igualdade com os outros licitantes, a Petrobras, certamente, faria a proposta mais alta que ainda considerasse rentável, possivelmente até superior aos 49,95% do lance vencedor.

Não se pode ter ilusão quanto a isto, por isso, frisamos: no regime de partilha de produção, como o excedente em óleo é dividido entre a União e o consórcio vencedor, os interesses da Petrobras e da União estão em lados opostos. É muito simples: quanto maior a parcela de uma, menor a da outra.

O direito de preferência da Petrobras poderia até ser explicado em razão da delicada situação financeira enfrentada pela empresa até recentemente. Em 2016, a dívida líquida da Petrobras era de US\$ 103,2 bilhões e o índice Dívida Líquida sobre EBITDA era de 5,18. Mas esse quadro alterou-se significativamente. Em 2018, a dívida líquida já fora reduzida para US\$ 69,3 bilhões e o índice dívida líquida sobre EBITDA era de 2,2. A empresa, inclusive, apresentou o expressivo lucro líquido de R\$ 25,7 bilhões no mesmo ano. Parabéns aos funcionários e diretores da



SF/19588.09658-61

Petrobras, fizeram um ótimo trabalho e agora a petroleira caminha a passos largos para um futuro promissor.

Já o mesmo não pode ser dito da educação no Brasil. O desempenho de nossos estudantes, medido pelo Programa Internacional de Avaliação de Estudantes (Pisa, na sigla em inglês), é um indicador claro do quanto a nossa educação vai mal. Na edição do PISA em 2015, num universo de alunos de 70 países, os brasileiros ficaram na 63^a, 59^a e 66^a posições, respectivamente, em ciências, leitura e matemática.

É verdade que os problemas da educação brasileira não se restringem à falta de recursos, há também problemas muito sérios de gestão. Entretanto, a educação não pode se dar ao luxo de entregar os recursos gerados pelos enormes volumes de petróleo e gás natural do pré-sal para os acionistas da Petrobras. Aliás, a principal razão para a criação do Fundo Social foi canalizar a renda petrolífera para a melhoria da vida dos brasileiros e das brasileiras, principalmente no que tange à saúde e à educação.

Em suma, não é possível manter por mais tempo artifícios legais em benefício da Petrobras e dos seus acionistas que, ao fim e ao cabo, retiram recursos que deveriam ir para a educação.

A segunda modificação proposta neste Projeto de Lei é permitir o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), assessorado pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), decidir qual é o melhor regime jurídico de exploração e produção (E&P) de petróleo e gás natural a ser adotado nos leilões do pré-sal.

Assim, propomos que, antes de cada rodada de licitação do pré-sal e de áreas estratégicas, considerando as informações geológicas fornecidas pela ANP, as boas práticas da indústria petrolífera e, principalmente, o maior retorno para a sociedade brasileira, o CNPE defina, conforme já previsto no inciso VII do art. 2º da Lei nº 9.478, de 1997, qual é o regime mais vantajoso, do ponto de vista social e econômico, para leiloar cada bloco ofertado: partilha de produção ou concessão.

Já foram realizados quatro leilões no pré-sal após o fim da obrigatoriedade de a Petrobras ser a operadora única. Mais três estão programados até 2020. No total, treze blocos do pré-sal foram arrematados, R\$ 16,1 bilhões foram arrecadados em bônus de assinatura, R\$ 2,5 bilhões em investimentos estão assegurados na fase exploração. Já a expectativa de investimentos no desenvolvimento dos campos licitados, de acordo com a Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA), aponta para valores superiores a US\$ 100



bilhões. Contudo, o benefício mais significativo das novas regras, graças à maior competição entre as petroleiras, é o aumento do ágio nas ofertas de excedente em óleo da União, que, em nove dos treze campos leiloados, superou os 100%, atingindo valores tão altos quanto 673 e 500%.

Dessa forma, mantidos os preços atuais do petróleo, as estimativas da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) apontam que a União, estados e municípios arrecadarão, entre *royalties* e excedente em óleo, R\$ 1,2 trilhão nos próximos 30 anos, ou R\$ 40 bilhões anuais, somente com os campos já licitados. Portanto, com base em fatos e dados e não em ideologias e corporativismos anacrônicos, mostramos que o PLS 131, de 2015, ao tornar-se lei, destravou os leilões do pré-sal, trazendo investimentos, empregos e recursos para a saúde e a educação dos brasileiros.

Em que pesem os bons resultados apresentados acima, é possível maximizar a renda petrolífera do Estado, em favor do nosso povo. Por essa razão, apresentamos este Projeto de Lei e pedimos o apoio dos nobres Parlamentares para sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador **JOSÉ SERRA**
PSDB-SP



LEGISLAÇÃO CITADA

- Decreto nº 9.041, de 2 de Maio de 2017 - DEC-9041-2017-05-02 - 9041/17
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:2017;9041>
- Lei nº 6.404, de 15 de Dezembro de 1976 - Lei das Sociedades Anônimas; Lei das S.A.; Lei das S/A; Lei das Sociedades por Ações; Lei das Companhias por Ações - 6404/76
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1976;6404>
 - artigo 279
- Lei nº 9.478, de 6 de Agosto de 1997 - Lei do Petróleo - 9478/97
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9478>
 - inciso VII do artigo 2º
- Lei nº 12.351, de 22 de Dezembro de 2010 - Lei do Pré-Sal - 12351/10
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2010;12351>
 - artigo 4º
- Lei nº 12.858, de 9 de Setembro de 2013 - LEI-12858-2013-09-09 - 12858/13
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2013;12858>
- Lei nº 13.365, de 29 de Novembro de 2016 - LEI-13365-2016-11-29 - 13365/16
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2016;13365>

11

PARECER N° , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei (PL) n° 4.816, de 2019, que *altera a Lei n° 12.187, de 29 de dezembro de 2009, que institui a Política Nacional sobre Mudança do Clima – PNMC e dá outras providências, para estabelecer medidas de transparência relativas ao Plano Nacional sobre Mudança do Clima e aos Planos de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento nos biomas.*



Relatora: Senadora **ELIZIANE GAMA**

I – RELATÓRIO

Está em exame na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) n° 4.816, de 2019, que *altera a Lei n° 12.187, de 29 de dezembro de 2009, que institui a Política Nacional sobre Mudança do Clima – PNMC e dá outras providências, para estabelecer medidas de transparência relativas ao Plano Nacional sobre Mudança do Clima e aos Planos de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento nos biomas.*

O Projeto é composto por dois artigos. O art. 1° modifica o art. 6° da Lei n° 12.187, de 2009, para prever que o Plano Nacional sobre Mudança do Clima e os Planos de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento nos biomas serão avaliados anualmente e atualizados, no mínimo, a cada cinco anos. Ademais, estabelece que os relatórios que contenham as referidas avaliações devem ser publicados em portal eletrônico oficial e remetidos ao Congresso Nacional até o dia 15 de maio do ano seguinte ao ano avaliado, apresentando dados como, por exemplo, a descrição detalhada da execução financeira das ações vinculadas aos planos.

O art. 2° do PL n° 4.816, de 2019, estabelece que a futura Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

A Proposição foi distribuída a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura e, posteriormente, será enviada à Comissão de Meio Ambiente (CMA), à qual cabe a decisão terminativa.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao Projeto.

II – ANÁLISE

De acordo com o art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura 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, bem como aquelas relativas a outros assuntos correlatos. Por não se tratar de decisão terminativa nesta Comissão, analisaremos apenas o mérito do PL nº 4.816, de 2019.

Entendemos que o Projeto é oportuno para aprimorar a Política Nacional sobre Mudança do Clima, sobretudo para auferir mais transparência ao Plano Nacional sobre Mudança do Clima e aos Planos de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento nos biomas, os quais representam alguns dos instrumentos da PNMC. Essa transparência pode ser garantida com as medidas propostas pelo Projeto, quais sejam: 1) previsão de que os referidos planos sejam atualizados periodicamente; e 2) envio ao Congresso Nacional dos relatórios anuais de avaliação de sua execução, o que contribui para fortalecer a atividade fiscalizadora do Poder Legislativo sobre a implementação da política brasileira sobre mudança do clima.

O atual Plano Nacional sobre Mudança do Clima, cujo documento com 132 páginas está disponível no sítio eletrônico do Ministério do Meio Ambiente na internet, é datado de dezembro de 2008. Não há documentos de atualização, nem de avaliação dos resultados até o momento. Por exemplo, o Plano previu, para 2017, taxa de desmatamento de 5 mil km². Mas pelo Projeto de Monitoramento do Desmatamento na Amazônia Legal por Satélite (PRODES), do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE), que registra e quantifica as áreas desmatadas maiores que 6,25 hectares, entre 2016 e 2017, foi de 6.947 km², ou seja, quase 2.000 km² acima da meta do Plano Nacional.

Estamos certos de que as medidas supracitadas contribuem para facilitar o controle do Parlamento e da sociedade civil sobre a política



SF/19044.91453-03

3

ambiental do País para o clima, aumentando, portanto, sua eficácia e efetividade.

III – VOTO

Ante o exposto, somos pela **aprovação** do PL nº 4.816, de 2019.

Sala da Comissão,

, Presidente

ELIZIANE GAMA (CIDADANIA/MA),
Relatora



SF/19044.91453-03



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4816, DE 2019

Altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, que institui a Política Nacional sobre Mudança do Clima – PNMC e dá outras providências, para estabelecer medidas de transparência relativas ao Plano Nacional sobre Mudança do Clima e aos Planos de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento nos biomas.

AUTORIA: Senador Alessandro Vieira (CIDADANIA/SE)



[Página da matéria](#)

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019

Altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, que institui a *Política Nacional sobre Mudança do Clima – PNMC* e dá outras providências, para estabelecer medidas de transparência relativas ao Plano Nacional sobre Mudança do Clima e aos Planos de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento nos biomas.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 6º da Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 1º e 2º:

“**Art. 6º**

§ 1º Os planos de que tratam os incisos I e III do *caput* serão avaliados anualmente e atualizados, no mínimo, a cada cinco anos.

§ 2º Os relatórios das avaliações anuais a que se refere o § 1º serão publicados em portal eletrônico oficial e remetidos ao Congresso Nacional até o dia 15 de maio do ano seguinte ao ano avaliado e deverão conter:

I – análise dos resultados obtidos, considerando indicadores, objetivos e metas estabelecidos em cada plano;

II – medidas corretivas a serem adotadas quando houver indicativo de que as metas estabelecidas não serão atingidas;

III – descrição detalhada da execução financeira das ações vinculadas aos planos.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, que instituiu a Política Nacional sobre Mudança do Clima (PNMC), constitui um marco

importante do engajamento do Brasil no combate e mitigação dos efeitos do aquecimento global de origem antropogênica. A norma internaliza na legislação doméstica compromissos assumidos pelo País em acordos climáticos multilaterais.

A PNMC estabelece conceitos, princípios, objetivos, diretrizes e instrumentos que devem compatibilizar-se com a atuação do Poder Público como um todo, em articulação com a sociedade civil, com vistas à obtenção de resultados focados especialmente na redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE) decorrentes de diversas atividades humanas geradoras desses gases e na adaptação aos efeitos da mudança do clima.

Como um dos principais instrumentos da PNMC, O Plano Nacional sobre Mudança do Clima prevê ações que, posteriormente, deram lugar àquelas que foram sistematizadas na Contribuição Nacionalmente Determinada do Brasil entregue à Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima no âmbito do Acordo de Paris, estruturadas em eixos temáticos relativos aos setores florestal e de mudança do uso da terra, energia, agrícola, industrial e de transportes. Não há, contudo, previsão legal para a atualização desse Plano, inclusive em conformidade com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil nessa área.

O setor de mudança do uso da terra e florestas responde por quase metade das emissões brasileiras, principalmente devido ao desmatamento para conversão do solo em áreas de pecuária e agricultura e devido aos incêndios florestais. Por isso, os Planos de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento nos biomas, previstos como instrumentos da PNMC, são fundamentais no sucesso da política climática brasileira, além de imprescindíveis para a conservação da nossa biodiversidade e para a manutenção dos serviços ambientais dos nossos biomas.

Dada a importância dos planos sobre mudança do clima e dos de prevenção e controle do desmatamento, é necessário aprimorar a PNMC para garantir maior transparência a esses planos e, conseqüentemente, à própria Política. Nesse sentido, propomos inserir na legislação dispositivo que exija a atualização periódica dos planos e o envio ao Congresso Nacional dos relatórios anuais de avaliação de sua execução, o que fortalecerá a atividade fiscalizadora do Poder Legislativo sobre a implementação da política brasileira sobre mudança do clima.

Entendemos que essa medida dará maior visibilidade ao tema, pois permitirá às comissões temáticas das Casas Legislativas e a toda a



sociedade acompanharem com maior facilidade a implementação da política ambiental do País, aumentando assim a eficácia dessa política.

Pelos motivos apresentados, ao Congresso Nacional compete aprimorar a legislação ambiental que trata da política sobre mudança do clima, pelo que peço o apoio de meus Pares para a aprovação deste projeto.

Sala das Sessões,

Senador ALESSANDRO VIEIRA



SF/19108.53461-60

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 12.187, de 29 de Dezembro de 2009 - LEI-12187-2009-12-29 - 12187/09
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2009;12187>
- artigo 6º

12



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre as emendas apresentadas em turno suplementar ao substitutivo ao Projeto de Lei do Senado nº 702, de 2015, do Senador Flexa Ribeiro, que *altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para determinar a segregação das rodovias federais em relação às vias locais urbanas.*



SF/19533.74593-27

RELATOR: Senador **LASIER MARTINS**

I – RELATÓRIO

Volta ao exame desta Comissão, em turno suplementar, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 702, de 2015, de autoria do Senador Flexa Ribeiro.

Após a aprovação, por esta Comissão, de substitutivo integral (Emenda nº 1 – CI) ao projeto em análise, foram-lhe oferecidas a Emenda nº 2 – S de autoria do Senador Valdir Raupp e as Emendas nºs 3 – S e 4 – S, ambas de autoria do Senador Pedro Chaves.

A Emenda nº 1 – CI (Substitutivo) destinou-se a, além do propósito original do projeto, priorizar os contornos, anéis, arcos viários, rodovias perimetrais ou variantes em detrimento das travessias urbanas, como forma de segregar o trânsito local do rodoviário e, além disso, determinar como requisito urbanístico para aprovação de novos loteamentos a não conexão direta das vias locais com rodovias e vias de trânsito rápido.

A Emenda nº 2 – S, de autoria do Senador Valdir Raupp, destina-se a alterar a redação proposta para o novo inciso V do art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que trata dos requisitos urbanísticos para



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

aprovação de loteamentos, para que o tráfego entre vias locais, em loteamentos, e as vias de trânsito rápido ou rodovias seja feito necessariamente através de vias coletoras.

Na justificção, o Senador Valdir Raupp destaca o propósito de evitar o risco de insegurança jurídica, por considerar a redação da Emenda nº 1 – CI demasiado vaga para aplicação segura pelas autoridades municipais de planejamento urbano.

A Emenda nº 3 – S, de autoria do Senador Pedro Chaves, destina-se a alterar a redação proposta para o novo art. 19-A da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro, de 2011, para vincular a segregação de que trata o PLS a estudos, técnicos e econômicos, articulados com o poder público municipal e estadual, atrelados a processos de licenciamento ambiental.

A Emenda nº 4 – S, também de autoria do Senador Pedro Chaves, destina-se a alterar a redação proposta para o novo inciso V do art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, para restringir apenas a conexão direta das rodovias **federais** com o tráfego das vias locais, em loteamentos, excluindo do âmbito do projeto as rodovias estaduais, municipais e mesmo as vias de trânsito rápido da abrangência da competência municipal.

Na Justificção, argumenta o nobre Senador Pedro Chaves que o Governo já vem adotando soluções, caso a caso, que evitam as travessias urbanas, inclusive em rodovias já existentes, e que a fixação de um cronograma não seria oportuna, bem como considera que o projeto deve restringir-se tão somente às rodovias federais.

A matéria tramitará apenas nesta Comissão, em turno suplementar, onde deverá obter decisão terminativa.

II – ANÁLISE

Nos termos dos art. 282 e 283 do Regimento Interno do Senado Federal, sempre que for aprovado substitutivo integral a projeto de lei em turno único, será ele submetido a turno suplementar quando poderão ser oferecidas emendas nas comissões competentes, por ocasião da discussão da matéria, vedada a apresentação de novo substitutivo integral.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

Não observamos na Emenda nº 2 quaisquer vícios de ordem constitucional, pois, assim como no caso da proposição original, compete privativamente à União, nos termos do art. 22, IX e XI, da Carta Magna, legislar, respectivamente, sobre diretrizes da política nacional de transportes, e sobre trânsito e transporte, não estando a matéria dentre as de iniciativa privativa do Presidente da República, nos termos do art. 61, § 1º, da Constituição Federal. Também em relação à juridicidade, não observamos quaisquer reparos a serem feitos.

No mérito, a Emenda nº 2 afasta a dúvida que poderia haver na administração municipal quanto a que tipo de via poderia conectar o loteamento urbano às vias de trânsito rápido e rodovias, se vias arteriais e também coletoras ou apenas estas. Contudo, entendemos oportuno corrigir a redação, apenas para substituir o termo “vias de tráfego rápido” por “vias de trânsito rápido” em harmonia com a redação do Código de Trânsito Brasileiro e em obediência à lógica expressa no art. 11 da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que trata da redação das leis.

Em razão de termos acatado a Emenda nº 2 é que rejeitamos a Emenda nº 4. Destacamos além disso, que não seria possível, nem lógico, restringir a competência municipal de evitar conexões perigosas entre vias locais e rodovias somente se a rodovia em questão for federal.

No mérito, em razão de aspectos técnicos de similaridade entre vias de trânsito rápido e rodovias, notadamente, quanto à velocidade de máxima de circulação dos veículos, é que também não existe razão em excluir da competência municipal as vias de trânsito rápido. Aliás, à luz dos conceitos e definições do CTB, as vias de trânsito rápido não devem possuir acesso direto aos lotes lindeiros, enquanto as vias arteriais podem ter acesso direto a esses lotes. Assim, também a fim de afastarmos dúvidas quanto à competência municipal rejeitamos a Emenda nº 4.

Quanto a Emenda nº 3, não duvidamos que o governo esteja inserindo nos programas de exploração das concessões rodoviárias soluções de segregação para o tráfego local. Ocorre, no entanto, que por essa perspectiva, intervenções de melhoria estariam sendo realizadas em somente dez mil quilômetros dos cerca de sessenta mil quilômetros de rodovias federais. A grande maioria das rodovias federais não está sob gestão privada, nem estará em futuro imediato. Assim, consideramos necessário manter a obrigação do





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

Executivo fixar um cronograma para atendimento da solução mais adequada, sem a necessidade de pormenorizar e engessar no texto legal a forma como se dará a solução, caso a caso. Por essas razões, rejeitamos a referida emenda.

Com a obtenção da clareza na segregação de fluxos e sua efetiva aplicação, esperamos observar o incremento na produtividade nacional, pois as rodovias não mais sofrerão da interferência com a malha urbana (o que acarreta restrição de sua velocidade operacional), porém, melhor que isso, nós esperamos ver diminuídas as perdas humanas em acidentes nas estradas em decorrência dos mal resolvidos conflitos de trânsito com o ambiente urbano.

III – VOTO

Em face do exposto, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 702, de 2015, com a redação dada pela Emenda nº 1 - CI, bem como pela aprovação da emenda nº 2 – S, na forma da subemenda que ora apresentamos, e pela **rejeição** das Emendas nº 3 – S e 4 – S, todas desta comissão.

SUBEMENDA À EMENDA Nº 2 – S (De redação)

(Turno Suplementar)

Substitua-se na redação do inciso V do art. 4º previsto na Emenda nº 2 – S ao Projeto de Lei do Senado nº 702, de 2015, o termo “vias de tráfego rápido” por “vias de trânsito rápido”.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 702, DE 2015

Altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para determinar a segregação das rodovias federais em relação às vias locais urbanas.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, passa a vigorar com a inclusão do seguinte art. 19-A:

“Art. 19-A As rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal deverão ser segregadas das vias locais urbanas, e seus impactos negativos no ambiente urbano minorados.

Parágrafo único. O regulamento estabelecerá cronograma para o atendimento no disposto neste artigo.”

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

JUSTIFICAÇÃO

As rodovias federais, além da importante função de interligação nacional, e mesmo de permitirem um incremento econômico nas cidades que atravessam, apresentam inúmeros impactos negativos a essas povoações.

Em primeiro lugar, temos os acidentes de trânsito e atropelamentos, além do congestionamento e da dificuldade de cruzamento dessas vias. Além disso, há a poluição sonora e do ar, que ocorrem ao longo de seu trajeto.

2

Nos países desenvolvidos, é muito comum que as autoestradas sejam isoladas das vias locais, de forma a minorar seus impactos negativos sobre o perímetro urbano. Nesses locais, a cidade se conecta à rodovia por meio de alças viárias, enquanto as vias urbanas ou seguem em paralelo, ou cruzam a rodovia em desnível, seja por meio de túneis ou de viadutos. Assim, a segregação do tráfego evita acidentes e congestionamento, ao passo que a colocação de barreiras acústicas busca minorar a propagação de ruídos a partir da estrada.

Nosso projeto, então, busca elevar o nível de qualidade exigido das obras rodoviárias em nosso país, que não podem continuar a perturbar as povoações que atravessam e, em especial, ceifar tantas vidas.

Conscientes de que uma mudança dessa magnitude não tem condição de se processar imediatamente, estamos estipulando que, ao Poder Executivo, caberá estabelecer cronograma para implantar as alterações que ora estamos propondo.

Estamos certos de que o mérito do projeto aqui proposto também sensibilizará os nobres Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador **FLEXA RIBEIRO**

LEGISLAÇÃO CITADA

[Lei nº 12.379, de 6 de Janeiro de 2011 - 12379/11](#)

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



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 4, DE 2017

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o processo PROJETO DE LEI DO SENADO nº702, de 2015, do Senador Flexa Ribeiro, que Altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para determinar a segregação das rodovias federais em relação às vias locais urbanas.

PRESIDENTE: Senador Eduardo Braga

RELATOR: Senador Lasier Martins

28 de Março de 2017





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

PARECER Nº , DE 2017

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 702, de 2015, do Senador Flexa Ribeiro, que *altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para determinar a segregação das rodovias federais em relação às vias locais urbanas.*

RELATOR: Senador LASIER MARTINS

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 702, de 2015, de autoria do Senador Flexa Ribeiro.

O projeto possui dois artigos. O primeiro altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, para incluir-lhe o art. 19-A, a fim de obrigar que as rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal sejam segregadas das vias locais urbanas e que sejam minorados seus impactos negativos no ambiente urbano. Ademais, acrescenta parágrafo único ao dispositivo para que regulamento estabeleça cronograma para seu atendimento. Já o segundo artigo traz a cláusula de vigência, que afirma que a lei resultante entrará em vigor na data de sua publicação.

Na justificção, o autor destaca a necessidade de evitar os efeitos negativos das rodovias quando atravessam zonas urbanas, tais como atropelamentos, acidentes de trânsito, congestionamentos e poluição. E argumenta que, em países desenvolvidos, o trânsito local é segregado das vias de trânsito rápido por meio de vias paralelas ou por meio de túneis e de viadutos.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

A matéria tramitará apenas nesta Comissão, onde deverá obter decisão terminativa. Decorrido o prazo regimental, não lhe foram oferecidas emendas.

II – ANÁLISE

Regimentalmente, o PLS nº 702, de 2015, vem à apreciação da CI, em respeito ao art. 104, do Regimento Interno do Senado Federal, em especial quanto ao inciso I, onde está prevista a competência desta Comissão para opinar sobre matérias pertinentes a transportes e obras públicas em geral.

Quanto à constitucionalidade, compete privativamente à União, nos termos do art. 22, IX e XI, da Carta Magna, legislar, respectivamente, sobre diretrizes da política nacional de transportes, e sobre trânsito e transporte, não estando a matéria dentre as de iniciativa privativa do Presidente da República, nos termos do art. 61, § 1º, da Constituição Federal.

Em relação à juridicidade, a proposição inova o ordenamento jurídico e é dotada de generalidade. Quanto à técnica legislativa, o projeto submete-se às prescrições da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

É meritória a proposição do nobre Senador Flexa Ribeiro ao procurar corrigir os efeitos negativos das rodovias sobre as comunidades urbanas locais. Os acidentes de trânsito provocados pelo conflito das vias rápidas com as ruas locais ceifam muitas famílias de seus entes queridos ou deixam graves sequelas para o resto da vida dos acidentados.

Ademais, conflitos de tráfego mal resolvidos provocam severas perdas na qualidade de vida das famílias, que vivem próximas ou às margens das rodovias federais.

Embora concordemos com a argumentação, é forçoso reconhecer também que, em muitos casos, talvez a esmagadora maioria deles, as rodovias foram implantadas anteriormente às vias locais, e estas, por falha de planejamento municipal, se instalaram em conflito com as vias



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

de trânsito rápido. Muitos polos geradores de trânsito foram fomentados, construídos ou financiados pelas administrações municipais, estaduais e federais, sem a devida preocupação com a mobilidade e a segurança nas vias.

Não raros são os casos em que sequer as faixas não-edificáveis de quinze metros de cada lado de rodovias foram respeitadas pelas administrações municipais ao permitirem a implantação de loteamentos nessas áreas.

Portanto, para resolver o problema do conflito de trânsito local com o regional e nacional, além da necessária segregação das vias, é preciso impor diretrizes não apenas para a União, mas também para os Estados, Distrito Federal e Municípios, para que futuros loteamentos não voltem a ocupar indevidamente as margens das rodovias do SNV, o que deve ser feito por meio de alterações na Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que “dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras providências”, de forma a se evitar a conexão direta de vias urbanas locais com rodovias.

III – VOTO

Em face do exposto, somos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 702, de 2015, na forma da seguinte emenda substitutiva:

EMENDA Nº 1 - CI (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 702, DE 2015

Altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que *dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação*, para determinar a segregação das vias em função de critérios de acessibilidade, mobilidade e segurança e a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que *dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras providências*, para vedar a conexão direta de vias urbanas locais com rodovias.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

Art. 1º A Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 19-A:

“**Art. 19-A** As rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal deverão ser segregadas das vias locais urbanas, e seus impactos negativos no ambiente urbano minorados.

§ 1º A segregação de que trata o *caput* além de outros parâmetros definidos em legislação específica e regulamentos deverá, respeitados critérios de acessibilidade, mobilidade e segurança, priorizar os contornos, anéis, arcos viários, rodovias perimetrais ou variantes em detrimento das travessias urbanas.

§ 2º O regulamento estabelecerá cronograma para o atendimento no disposto neste artigo.”

Art. 2º O art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, passa a vigorar com a inclusão do seguinte inciso V:

“**Art. 4º**

.....

V – o tráfego dos loteamentos deverá ser projetado de forma a evitar a conexão direta das vias locais com rodovias e vias de tráfego rápido.

.....” (NR)

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

Sala da Comissão, 28 de março de 2017.

Sen. Eduardo Braga, Presidente

Sen. Lasier Martins, Relator



6

Senado Federal

Relatório de Registro de Presença
CI, 28/03/2017 às 09h - 3ª, Extraordinária
 Comissão de Serviços de Infraestrutura

PMDB	
TITULARES	SUPLENTES
RENAN CALHEIROS	1. HÉLIO JOSÉ PRESENTE
EDUARDO BRAGA PRESENTE	2. VAGO
ROMERO JUCÁ	3. ROSE DE FREITAS
ELMANO FÉRRER PRESENTE	4. JADER BARBALHO
RAIMUNDO LIRA	5. VAGO

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PDT, PT)	
TITULARES	SUPLENTES
ANGELA PORTELA	1. FÁTIMA BEZERRA
JORGE VIANA PRESENTE	2. GLEISI HOFFMANN
JOSÉ PIMENTEL PRESENTE	3. HUMBERTO COSTA
PAULO ROCHA	4. LINDBERGH FARIAS
ACIR GURGACZ PRESENTE	5. REGINA SOUSA PRESENTE

Bloco Social Democrata(PSDB, PV, DEM)	
TITULARES	SUPLENTES
ATAÍDES OLIVEIRA PRESENTE	1. JOSÉ AGRIPINO
VAGO	2. VAGO
FLEXA RIBEIRO PRESENTE	3. VAGO
RONALDO CAIADO	4. VAGO

Bloco Parlamentar Democracia Progressista(PP, PSD)	
TITULARES	SUPLENTES
OTTO ALENCAR PRESENTE	1. LASIER MARTINS PRESENTE
WILDER MORAIS PRESENTE	2. IVO CASSOL PRESENTE
ROBERTO MUNIZ PRESENTE	3. GLADSON CAMELI

Bloco Parlamentar Socialismo e Democracia(PPS, PSB, PCdoB, REDE)	
TITULARES	SUPLENTES
VANESSA GRAZZIOTIN PRESENTE	1. ANTONIO CARLOS VALADARES
FERNANDO BEZERRA COELHO PRESENTE	2. VAGO
VAGO	3. VAGO

Bloco Moderador(PTB, PSC, PRB, PR, PTC)	
TITULARES	SUPLENTES
WELLINGTON FAGUNDES PRESENTE	1. ARMANDO MONTEIRO PRESENTE
VICENTINHO ALVES PRESENTE	2. THIERES PINTO PRESENTE
PEDRO CHAVES PRESENTE	3. MAGNO MALTA

Não Membros Presentes

DALIRIO BEBER
 VALDIR RAUPP

Senado Federal - Lista de Votação Nominal - Substitutivo - PLS 702/2015

Comissão de Serviços de Infraestrutura

TITULARES - PMDB	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - PMDB	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
RENAN CALHEIROS (PMDB)				1. HÉLIO JOSÉ (PMDB)	X		
EDUARDO BRAGA (PMDB)				2. VAGO			
ROMERO JUCA (PMDB)				3. ROSE DE FREITAS (PMDB)			
ELMANO FERRER (PMDB)				4. JADER BARBALHO (PMDB)			
RAIMUNDO LIRA (PMDB)				5. VAGO			
TITULARES - Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PDT, PT)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PDT, PT)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
ÂNGELA PORTELA (PT)				1. FÁTIMA BEZERRA (PT)			
JÓRGE VIANA (PT)	X			2. GLEISI HOFFMANN (PT)			
JOSÉ PIMENTEL (PT)	X			3. HUMBERTO COSTA (PT)			
PAULO ROCHA (PT)				4. LINDBERGH FARIAS (PT)			
ACIR GURGACZ (PDT)	X			5. REGINA SOUSA (PT)			
TITULARES - Bloco Social Democrata (PSDB, PV, DEM)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco Social Democrata (PSDB, PV, DEM)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
ATAÍDES OLIVEIRA (PSDB)	X			1. JOSÉ AGRIPINO (DEM)			
VAGO				2. VAGO			
FLEXA RIBEIRO (PSDB)	X			3. VAGO			
RONALDO CAIADO (DEM)				4. VAGO			
TITULARES - Bloco Parlamentar Democracia Progressista (PP, PSD)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco Parlamentar Democracia Progressista (PP, PSD)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
OTTO ALÊNCAR (PSD)	X			1. LASIER MARTINS (PSD)	X		
WILDER MORAIS (PP)	X			2. IVO CASSOL (PP)			
ROBERTO MUNIZ (PP)				3. GLADSON CAMELI (PP)			
TITULARES - Bloco Parlamentar Socialismo e Democracia (PPS, PSB, PCdoB, REDE)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco Parlamentar Socialismo e Democracia (PPS, PSB, PCdoB, REDE)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
VANESSA GRAZZIOTIN (PCDOB)	X			1. ANTONIO CARLOS VALADARES (PSB)			
FERNANDO BEZERRA COELHO (PSB)	X			2. VAGO			
VAGO				3. VAGO			
TITULARES - Bloco Moderador (PTB, PSC, PRB, PR, PTC)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco Moderador (PTB, PSC, PRB, PR, PTC)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
WELLINGTON FAGUNDES (PR)	X			1. ARMANDO MONTEIRO (PTB)			
VICENTINHO ALVES (PR)				2. THIERES PINTO (PTB)			
PEDRO CHAVES (PSC)	X			3. MAGNO MALTA (PR)			

Quórum: **TOTAL 14**

Votação: **TOTAL 13** **SIM 13** **NÃO 0** **ABSTENÇÃO 0**

* Presidente não votou

ANEXO II, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, PLENÁRIO Nº 13, EM 28/03/2017

OBS: COMPETE AO PRESIDENTE DESEMPATAR AS VOTAÇÕES QUANDO OSTENSIVAS (RISF, art. 89, XI)

Senador Eduardo Braga
Presidente

DECISÃO DA COMISSÃO**(PLS 702/2015)**

EM REUNIÃO REALIZADA NESTA DATA, A COMISSÃO APROVA, EM TURNO ÚNICO, O SUBSTITUTIVO OFERECIDO AO PLS Nº 702, DE 2015.

28 de Março de 2017

Senador EDUARDO BRAGA

Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura

PLS 702/2015
00002/S

EMENDA Nº - PLS 702/2015 - CI
(Turno Suplementar)

O art 4º previsto no art. 2º da Emenda nº 1 (Substitutivo) ao Projeto de Lei do Senado nº 702, de 2015, passa a ter a seguinte redação:

Art. 2º

“Art. 4º

.....
V – o tráfego dos loteamentos deverá ser projetado de forma que a conexão com as rodovias e as vias de tráfego rápido seja feito necessariamente através de vias coletoras.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A atual redação do art. 4º previsto no art. 2º do texto substitutivo ao Projeto de Lei nº 702/2015, de autoria do senador Lasier Martins, poderá trazer insegurança jurídica para o planejamento das cidades brasileiras e para o desenvolvimento de empreendimentos imobiliários ao trazer um conceito relativamente aberto para a aplicação pelas autoridades municipais de planejamento urbano.

Nesse sentido, a emenda visa deixar claro a necessidade de haver uma via coletora para a conexão do tráfego das rodovias para as vias locais, que são ruas internas de uso de um loteamento, tornando a norma mais precisa para os gestores públicos, para os empreendedores e para o cidadão.

Sala da Comissão,

Senador VALDIR RAUPP
PMDB/RO





SENADO FEDERAL

PLS 702/2015
00003/S**EMENDA Nº - CI**
(ao substitutivo do PLS 702, de 2015)

Dê-se ao art. 19-A, da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, acrescido pelo art. 1º do substitutivo ao Projeto de Lei do Senado nº 702, de 2015, a seguinte redação:

“Art. 1º

Art. 19-A. As rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal deverão ser **prioritariamente** segregadas das vias locais urbanas, e seus impactos negativos no ambiente urbano minorados.

Parágrafo único. A segregação de que trata o *caput* além de **ter sua solução desenvolvida para cada caso específico, em função de estudos técnicos e econômicos, vinculada a processos de licenciamento ambiental, e articulada com o poder público municipal e estadual**, deverá, respeitados critérios de acessibilidade, mobilidade e segurança, priorizar os contornos, anéis, arcos viários, rodovias perimetrais ou variantes em detrimento das travessias urbanas, **respeitados os aspectos constantes na legislação específica e regulamentos.**”

JUSTIFICAÇÃO

O governo já vem adotando soluções que evitem as travessias urbanas para minimizar impactos negativos ao ambiente urbano em algumas cidades brasileiras, inclusive incidindo sobre rodovias já existentes.



SF17313.24017-58



SENADO FEDERAL

No entanto, deve-se integrar este tipo de medida com outras políticas urbanas, que regulem e controlem o uso e ocupação do solo, evitando-se espalhamentos e desenvolvimentos urbanos eventualmente incompatíveis com diretrizes e tipologias previstas em outros instrumentos e políticas urbanas ou ambientais.

Nesse sentido, reitera-se aqui o argumento onde se preconiza que soluções de segregação devem ser desenvolvidas caso a caso, vinculadas a processos de licenciamento ambiental, e articuladas com o poder público municipal e estadual. Dessa forma, sugere-se que a legislação específica e regulamentos contemplem os aspectos indicados no artigo 19-A.

Ainda, o substitutivo apresentado generaliza este processo de segregação, determinando a elaboração de cronograma para atendimento do disposto no art. 19-A. Sobre esta questão, alerta-se para o fato de que os trechos concedidos compõem-se por uma série de obras estabelecidas no Programa de Exploração Rodoviária – PER, por um período superior a 25 anos, não sendo razoável pensar na definição de cronograma, principalmente por estarmos tratando de áreas dinâmicas, que passam, por frequentes mudanças ao longo da concessão.

Sala da Comissão, em 14 de agosto de 2017.

Senador PEDRO CHAVES



SF17313.24017-58



SENADO FEDERAL

PLS 702/2015
00004/S

EMENDA Nº - CI

(ao substitutivo do PLS 702, de 2015)

Dê-se ao inciso V, do art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, acrescido pelo art. 2º do substitutivo ao Projeto de Lei do Senado nº 702, de 2015, a seguinte redação:

“Art. 2º

‘Art.4º

V – o tráfego dos loteamentos deverá ser projetado de forma a evitar a conexão direta das vias locais com rodovias **federais**.

..... ‘(NR)’”

JUSTIFICAÇÃO

Entende-se que o PLS 702 foi motivado para minimizar impactos negativos de rodovias sobre o meio urbano, de forma que vias de tráfego rápido, e mesmo a definição funcional das vias urbanas, devem ser tratados no âmbito de Planos de Mobilidade Urbana, integrados com Planos Diretores e outros instrumentos de ordenamento do uso e ocupação do solo.



SF/17704.06464-04



SENADO FEDERAL

Assim, sugere-se que o art. 2º do PLS, que modifica o art. 4º da Lei nº 6.766/1979, se restrinja a tratar do objeto original do PLS 702/2015, qual seja minimizar os impactos negativos no ambiente urbano decorrentes de rodovias federais, e passe a vigorar com a inclusão do inciso V na forma proposta.

Sala da Comissão, em 14 de agosto de 2017.

Senador PEDRO CHAVES



SF/17704.06464-04

13



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

PARECER Nº DE 2018

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 712 de 2015, do Senador Cristovam Buarque, que *altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer meta de participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira para o ano de 2040.*



RELATOR: Senador LASIER MARTINS

I – RELATÓRIO

Em análise nesta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em caráter terminativo, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 712 de 2015, do Senador Cristovam Buarque, que *altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer meta de participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira para o ano de 2040.*

O art. 1º do projeto altera a Lei nº 12.187, de 2009, que institui a Política Nacional sobre Mudança do Clima (PNMC), para definir o conceito de “oferta interna de energia” e incluir dentre os objetivos da PNMC o aumento da participação das fontes renováveis na oferta interna de energia para no mínimo 60% em 2040. O art. 2º veicula a cláusula de vigência.

O autor justifica que o projeto almeja manter o país na vanguarda do setor energético e estabelecer uma meta ousada de substituição de energia oriunda do petróleo e seus derivados por aquela produzida por fontes renováveis, com baixa emissão de gás de efeito estufa.

Não foram oferecidas emendas no prazo regimental inicial. Em 10/5/2016, a Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) opinou favoravelmente à matéria, nos termos de substitutivo. Perante a CI, não foram oferecidas emendas.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno desta Casa, compete à CI se manifestar sobre o conteúdo do presente projeto de lei. Como se trata de decisão terminativa, analisaremos também a admissibilidade da proposição.

Quanto à constitucionalidade, cabe à União legislar sobre proteção do meio ambiente e controle da poluição (art. 24, VI, CF), não havendo iniciativa reservada sobre o tema (art. 61, § 1º, CF). Não há no projeto vícios de juridicidade nem de regimentalidade e as falhas de técnica legislativa foram corrigidas no substitutivo que apresentamos ao final, inclusive com aperfeiçoamento da ementa do projeto.

No mérito, vale ressaltar que, em 27/9/2015, o Brasil apresentou ao Secretariado da Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima sua pretendida Contribuição Nacionalmente Determinada (iNDC, em inglês). Houve o compromisso de diminuir as emissões de gases de efeito estufa em 37% até 2025 e em 43% até 2030, tendo 2005 como ano-base.

Embora represente um avanço em relação a anos passados, há que se reconhecer que os compromissos assumidos não foram tão ambiciosos. Por exemplo, estabeleceu-se a meta de elevar para 45% a participação da energia renovável na matriz brasileira, o que não é desafiador, uma vez que esse percentual, segundo dados da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), já foi em média de cerca de 45% entre 2004 e 2009. O percentual só ficou abaixo dessa média, nos últimos anos, em razão de uma política de preços artificialmente baixos de derivados de petróleo. Em relação à produção de energia por meio das fontes eólica, solar e de biomassa, a contribuição foi de quase 28% do total da matriz energética brasileira em 2014. Portanto, o compromisso assumido, de aumentar essa proporção para entre 28% e 33% do total da matriz energética ou 23% do total de produção de eletricidade até 2030, é também bastante conservador.

É razoável prever um aumento da participação mínima das fontes renováveis na oferta interna de energia, a fim de se sinalizar para uma matriz energética cada vez mais limpa, indicando que há vontade política de fazer o país seguir no rumo da economia de baixo carbono. Tal sinalização constituirá poderoso estímulo aos investidores, inclusive estrangeiros, que quiserem entrar nesse mercado ou ampliar os empreendimentos existentes. Saber que o rumo está traçado dará a todos muito mais segurança de investir e maior garantia de retorno.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

Para o país, a ampliação do mercado de energias renováveis, com maior consumo e produção, trará enormes vantagens. Serão criados mais empregos, haverá maior absorção de tecnologia, áreas mais isoladas serão dinamizadas graças ao acesso maior e mais barato à energia, sem falar no importante impacto quanto à redução de emissão de carbono e de poluição.

No entanto, a proposição merece alguns reparos, para dar-lhe maior aderência à realidade e aos instrumentos já existentes na legislação do setor, os quais também caminham na direção de ampliar a participação das fontes renováveis.

O esforço de manter uma característica renovável já é prescrito no sistema legal brasileiro na forma de princípios maximizadores, como é o caso da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, cujo art. 1º elenca, dentre os objetivos da Política Energética Nacional, o incremento à participação de biocombustíveis na matriz energética nacional; o incentivo ao seu caráter limpo, renovável e complementar à fonte hidráulica; e a mitigação das emissões de gases causadores de efeito estufa e de poluentes nos setores de energia e de transportes.

Vale lembrar também que a ampliação da oferta interna de energia segue um planejamento elaborado para o setor, sistematizado em dois documentos referenciais: o Plano Nacional de Energia (PNE) e o Plano Decenal de Energia (PDE). O PNE 2030, atualmente em vigor, prevê uma participação de 45% de fontes renováveis na oferta interna de energia para 2030. Da mesma forma, o PDE 2024, hoje em vigência, estima ser viável alcançar um percentual de 45% de participação na oferta interna das fontes de energia renovável em 2024.

Considerando as possibilidades em que se situa o planejamento energético do país, nos parece inviável elevar esse percentual já a 60%, como proposto no projeto, pois isso excede a capacidade técnica e tecnológica do país de alcançar essa meta e pode onerar a oferta interna de energia.

Por essas razões, defendemos a inclusão, dentre os objetivos da Política Nacional sobre Mudança do Clima – PNMC, de um objetivo permanente de participação crescente das fontes renováveis na oferta interna de energia, com metas que serão detalhadas pelo PNE, sem qualquer fixação de percentual em legislação federal.

Oferecemos ainda aperfeiçoamento para que a lei considere três frentes de ação para alcançar esse objetivo: 1) a redução das emissões das energias fósseis utilizando tecnologias de baixo carbono; 2) a introdução





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

competitiva de energias renováveis; e 3) a promoção da eficiência energética em todas as formas e uso de energia.

Por fim, concordamos com a proposta do substitutivo da CMA, no sentido da adoção da definição internacional de oferta interna de energia, conceito usado pelo próprio Ministério de Minas e Energia.

III – VOTO

Ante o exposto, somos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 712 de 2015, na forma do substitutivo a seguir.

EMENDA Nº – CI (SUBSTITUTIVO) **PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 712 DE 2015**

Altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer objetivos de maximização da participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira até o ano de 2040.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os artigos 2º e 4º da Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 2º**

.....

XI – oferta interna de energia: soma do consumo final de energia do País, das perdas na distribuição e armazenagem, e das perdas nos processos de transformação.” (NR)

“**Art. 4º**

.....

IX – ao aumento da participação das fontes renováveis na oferta interna de energia, promovendo:



SF/18434.48089-16



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

a) a utilização de tecnologias de baixo carbono e a redução das emissões das energias fósseis;

b) a introdução competitiva de energias renováveis; e

c) a eficiência energética em todas as formas e usos de energia.

§ 1º (*renumeração do parágrafo único*)

§ 2º O Plano Nacional de Energia (PNE) disporá sobre as metas a serem buscadas para o aumento da participação das fontes renováveis na oferta interna de energia, nos termos do inciso IX do *caput*. ” (NR)

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 712, DE 2015

Altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer meta de participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira para o ano de 2040.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 2º e 4º da Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 2º**

.....

IX -

X -; e

XI – oferta interna de energia: quantidade de energia colocada à disposição do País para ser submetida aos processos de transformação e consumo final.” (NR)

“**Art. 4º**

.....

VIII –

IX – ao aumento da participação das fontes renováveis na oferta interna de energia para, no mínimo, 60% (setenta por cento) em 2040.

.....” (NR)

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

2

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil possui imensa diversidade e disponibilidade de fontes para produção de energia. Tanto é que já despontou como um dos principais produtores de biocombustíveis e de energia elétrica com base em fontes renováveis.

Atualmente, quase 40% (quarenta por cento) da oferta interna de energia brasileira são provenientes de fontes renováveis, com destaque para a biomassa e a fonte hidráulica.

O projeto que ora apresento mantém a nossa Nação na vanguarda do setor energético, ao estabelecer uma meta ousada de substituição de energia oriunda do petróleo e seus derivados por aquela produzida por fontes renováveis, com baixa emissão de gás de efeito estufa.

Basicamente, proponho que o País seja guiado para a gradual substituição do uso dos combustíveis fósseis, como a gasolina, o diesel, gás liquefeito de petróleo e o gás natural, por biocombustíveis e pelas fontes solar, eólica, biomassa e pequenas centrais hidrelétricas.

Mantenho o anseio de sermos o País do Futuro, com desenvolvimento sustentável arraigado à nossa economia. Por isso, peço o apoio dos nobres parlamentares para não deixarmos escapar mais essa oportunidade de estabelecermos bases sustentáveis para o desenvolvimento econômico do Brasil.

Sala das Sessões,

Senador **CRISTOVAM BUARQUE**

LEGISLAÇÃO CITADA

[Lei nº 12.187, de 29 de Dezembro de 2009 - 12187/09](#)

[artigo 2º](#)

[artigo 4º](#)

3

(Às Comissões de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle; e de Serviços de Infraestrutura, cabendo à última decisão terminativa)

VOTO EM SEPARADO

Perante a COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 712, de 2015, do Senador Cristovam Buarque, que *altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer meta de participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira para o ano de 2040.*

I – RELATÓRIO

Está sendo submetido à apreciação da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão terminativa, o Projeto de Lei do Senado nº 712, de 2015, de autoria do Senador Cristovam Buarque, que *altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer meta de participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira para o ano de 2040.*

A proposição altera os arts. 2º e 4º da Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, que institui a Política Nacional sobre Mudança do Clima - PNMC e dá outras providências. O seu objetivo é aumentar a participação das fontes renováveis na oferta interna de energia, dos atuais 40% para, no mínimo, 60% em 2040.

A proposição foi distribuída à Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) e à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), cabendo a esta última a apreciação em caráter terminativo.



SF/19577.59022-18

O objetivo do autor do projeto foi o de estabelecer uma meta ousada de substituição de energia oriunda do petróleo e seus derivados por aquela produzida por fontes renováveis, com baixa emissão de gás de efeito estufa.

Na CMA, foi aprovado relatório favorável ao PLS nº 712, de 2015, sob o argumento de que as metas apresentadas pelo Brasil em 2015 no âmbito da Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima foram pouco ambiciosas e que a ampliação do mercado de energias renováveis, com maior consumo e produção, trará enormes vantagens.

Na CI, em 16 de julho de 2019, o Senador Lasier Martins apresentou relatório favorável ao projeto na forma de um substitutivo que reforça o compromisso do País com o aumento da participação das fontes renováveis na oferta interna de energia, mas não estabelece metas quantitativas.

II – ANÁLISE

A necessidade de se aumentar a participação das fontes renováveis na oferta interna de energia é claramente um consenso no País. Todos concordam que é preciso caminhar nessa direção e que é importante as autoridades públicas sinalizarem para uma matriz energética cada vez mais limpa. Os relatores na CMA e CI também frisaram que os compromissos assumidos pelo Brasil em 2015 não foram tão ambiciosos e que o País pode fazer bem mais.

A minuta de relatório entregue à CI pelo Relator, Senador Lasier Martins, tem o mérito de reforçar a importância de se dar sinais claros ao mercado de que o rumo está traçado. Diz o relator: *Tal sinalização constituirá poderoso estímulo aos investidores, inclusive estrangeiros, que quiserem entrar nesse mercado ou ampliar os empreendimentos existentes. Saber que o rumo está traçado dará a todos muito mais segurança de investir e maior garantia de retorno.*



Tem também o mérito de ressaltar no seu Substitutivo frentes de ação para alcançar esse objetivo: 1) a redução das emissões de gases de efeito estufa das energias oriundas de fontes fósseis, mediante a adoção de tecnologias de baixo carbono; 2) a introdução competitiva de energias renováveis; e 3) a promoção da eficiência energética em todas as formas e usos de energia.

Concordamos também com a aceitação, no Substitutivo, da definição de oferta interna de energia proposta pela CMA, mais alinhada com a terminologia internacional e adotada amplamente pelo próprio Ministério de Minas e Energia.

No entanto, como o Plano Nacional de Energia – PNE 2030, já em vigor, prevê uma participação de 45% de fontes renováveis na oferta interna de energia para 2030, o relatório desaconselha a fixação de uma meta de 60% de fontes renováveis para 2040. Considera que a ampliação da oferta interna de energia já segue um planejamento elaborado para o setor, sistematizado no PNE 2013 e no Plano Decenal de Energia – PDE. E, em virtude do que consta desses dois documentos, considera que tal percentual excede a capacidade técnica e tecnológica do País. Receia, inclusive, que a fixação da meta possa onerar a oferta interna de energia.

A meta de 45% de participação de fontes renováveis na oferta interna de energia para 2030, estabelecida no PNE, é uma meta absolutamente defasada. Isso ficou evidente com a publicação, em maio deste ano, da última Resenha Energética Brasileira, referente ao exercício de 2018. O documento, produzido pelo Ministério das Minas e Energia, mostra que em 2018 o Brasil atingiu 45,3% de participação de fontes renováveis na oferta interna de energia. Ou seja, o País alcançou – e extrapolou – a meta do PNE com doze anos de antecedência.

O alcance antecipado de uma meta pode demonstrar empenho e vigor econômico do setor, além de um efeito desafiador da meta estabelecida. Entretanto, este não é o caso. A antecipação em doze anos evidencia que se trata de uma meta feita para ser cumprida sem muito esforço, próxima da



tendência normal do setor energético. Trata-se de uma meta extremamente confortável e nada desafiadora.

Ora, se em 2018 alcançamos uma meta prevista para 2030, não é difícil que nos próximos 22 anos elevemos a participação das energias renováveis na oferta interna de energia em quinze pontos percentuais. Seria um incremento de menos de 0,7% ao ano. É uma ambição totalmente compatível com a capacidade técnica e tecnológica do Brasil.

A meta de 60% proposta no PLS nº 712, de 2015, não é apenas factível. É mais do que isso. É uma meta necessária. Por meio de um relatório especial divulgado em outubro do ano passado, o Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC, na sigla em inglês), alerta que os atuais esforços da humanidade para ação climática, inclusive as promessas existentes sob o Acordo de Paris, são insuficientes para limitar o aumento da temperatura média do Planeta a 2°C, e muito menos a 1,5°C. Portanto, é preciso fazer mais.

Quanto mais atrasarmos o combate às emissões, maiores serão os impactos negativos para a economia e para a vida - alguns dos quais irreversíveis - e mais caras serão as soluções. O nível atual de emissões quebrará pontos de inflexão, com consequências catastróficas que podem nos levar a limites nos quais a adaptação seja impossível.

É necessário refletir sobre as palavras de Greta Thunberg: nós não estamos fazendo o suficiente, admitamos. Estamos falhando, escolhendo fracassar e não seremos perdoados pelas próximas gerações. Deixemos de lado o medo de ousar, até porque o projeto em questão não é tão ambicioso.

Concordamos com essa posição. O Brasil já demonstrou capacidade de reagir em tempos difíceis, e um exemplo notável foi o Proalcool. Não há razão para nos esquivarmos de grandes desafios, sobretudo quando os benefícios serão enormes, em todos os sentidos. Muito melhor ter metas ambiciosas que acomodar-se a compromissos sabidamente medíocres, que



sinalizam para o mercado um compromisso morno das autoridades e, portanto, desestimulam os investimentos necessários.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei do Senado nº 712, de 2015, nos termos da seguinte emenda substitutiva:



SF/19577.59022-18

c) a eficiência energética em todas as formas e usos de energia.

§ 1º

§ 2º O Plano Nacional de Energia (PNE) disporá sobre as metas a serem buscadas para o aumento da participação das fontes renováveis na oferta interna de energia, nos termos do inciso IX do *caput*. ” (NR)

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

Sala da Comissão,

Senador FABIANO CONTARATO



PARECER Nº , DE 2016

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 712, de 2015, do Senador Cristovam Buarque, que *altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer meta de participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira para o ano de 2040.*

RELATOR: Senador **BLAIRO MAGGI**

RELATOR AD HOC: Senador **FLEXA RIBEIRO**

I – RELATÓRIO

Submete-se à análise da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 712, de 2015, de autoria do Senador Cristovam Buarque, que *altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer meta de participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira para o ano de 2040.*

A proposição é composta de dois artigos. O art. 1º insere o inciso XI no art. 2º e o inciso IX no art. 4º da Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, que *institui a Política Nacional sobre Mudança do Clima – PNMC e dá outras providências*, para estabelecer o conceito de “oferta interna de energia” e para inserir, no rol de objetivos dessa Política, o aumento da participação das fontes renováveis na oferta interna de energia em percentual mínimo.

No art. 2º é veiculada cláusula de vigência imediata, a contar da publicação da lei resultante da proposição.

A proposição foi distribuída à CMA e à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), cabendo à última a apreciação em caráter terminativo.

Não foram oferecidas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Compete à CMA, nos termos do art. 102-A, inciso II, alínea *a*, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), opinar sobre assuntos atinentes à defesa do meio ambiente, especialmente sobre controle da poluição.

Segundo o Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC), a queima de combustíveis fósseis para geração de energia está entre as causas que mais contribuem para as mudanças climáticas. O aumento na temperatura média da Terra, até 2100, acima de dois graus Celsius em relação aos níveis pré-industriais representará grande fracasso para humanidade na sua relação com o meio ambiente, dadas as graves consequências desse aumento.

Não se pode tolerar que o desenvolvimento econômico seja alcançado tendo como consequência a degradação das condições de suporte à vida no planeta. Além dos problemas ambientais, um agravamento do aquecimento global será acompanhado de desestabilização dos meios produtivos, gerando prejuízos econômicos de grande magnitude.

O clima é um bem de uso comum e todos os esforços devem ser empreendidos por todas as nações para que o mundo possa ter a melhor estabilidade climática possível, como meio de assegurar às futuras gerações uma existência menos sofrida do que a aquela se delinea num cenário de aumento da temperatura média além dos dois graus.

O Brasil não se acomodou com sua condição de economia de baixo carbono, quando comparada às economias dos demais países do mundo, e continua se esforçando para ampliar sua contribuição no combate às mudanças do clima. Nesse sentido, o País apresentou ao Secretariado da Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima sua pretendida Contribuição Nacionalmente Determinada (iNDC, em inglês), com compromisso de alcançar uma participação de 45% de energias renováveis na composição da matriz energética em 2030.

O Acordo de Paris, firmado por ocasião da COP 21, está sendo considerado um avanço importante, porém, a soma das emissões previstas nas iNDC apresentadas pelas nações envolvidas no acordo apontam para uma emissão global de 55 giga toneladas de gases de efeito estufa em 2030. Emissões nessa magnitude são incompatíveis com a limitação do aumento da temperatura nos parâmetros desejados. Isso significa que todos terão que se esforçar um pouco mais na redução de emissões.

Diante do quadro apresentado, a proposição ora em análise é extremamente oportuna. Partindo-se da iNDC brasileira, cuja meta para 2030 é de 45% de energia renovável na matriz energética, teríamos que avançar mais quinze pontos percentuais em dez anos (de 2030 a 2040). Apesar de ousada, a meta é viável. O Brasil já demonstrou sua capacidade de inovar no uso de fontes alternativas de energia. Temos grande expertise na geração hidráulica. Estamos avançando rapidamente nas gerações eólica e fotovoltaica, e somos referência na produção de biocombustíveis. A inclusão da meta proposta na Política Nacional sobre Mudança do Clima induzirá Estado e sociedade a acelerar o processo de substituição gradual na nossa matriz energética de fontes ricas em emissão de carbono por fontes limpas e renováveis.

Apesar do notório mérito da presente proposição, entendemos que alguns aspectos devem ser aprimorados. O conceito de oferta interna de energia pode ser adequado no sentido de se adotar a definição internacional, que é utilizada pelo Ministério das Minas e Energia.

Além disso, o texto do novo inciso IX do art. 4º da Lei nº 12.187, de 2009, apresenta discrepância entre o percentual grafado em algarismos arábicos e aquele escrito por extenso e entre parênteses. Sugerimos também que o aumento da participação das fontes renováveis, no percentual proposto, ocorra **até** 2040, e não **em** 2040, para que o avanço aconteça de forma gradual. Propomos, portanto, emenda substitutiva.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei do Senado nº 712, de 2015, nos termos da seguinte emenda substitutiva:

EMENDA Nº 1 – CMA (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 712, DE 2015

Altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer meta de participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira até o ano de 2040.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 2º e 4º da Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 2º**

IX -

X -; e

XI – oferta interna de energia: soma do consumo final de energia do País, das perdas na distribuição e armazenagem, e das perdas nos processos de transformação.” (NR)

“**Art. 4º**

VIII –

IX – ao aumento da participação das fontes renováveis na oferta interna de energia para, no mínimo, sessenta por cento até 2040.

.....” (NR)

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

Sala da Comissão, em 10 de maio de 2016.

Senador Otto Alencar, Presidente

Senador Blairo Maggi, Relator

Senador Flexa Ribeiro, Relator Ad Hoc

14



SENADO FEDERAL
GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO
PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 310, de 2018, do Senador Eduardo Lopes, que *modifica o art. 73 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, para determinar que percentual do preço pago pela utilização de poste, duto, conduto ou servidão seja destinado ao Município em que eles estejam localizados.*



SF/19392.95890-10

Relator: Senador **ZEQUINHA MARINHO**

I – RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 310, de 2018, de autoria do Senador Eduardo Lopes. Essa proposição, por meio da alteração do art. 73 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, estabelece que 10% (dez por cento) do preço pago das empresas que utilizem poste, duto, conduto ou servidão sejam entregues ao município onde ocorre a exploração.

O autor da proposição argumenta que a exploração de poste, duto, conduto ou servidão “gera recursos extras para as empresas do setor elétrico” que não estão relacionadas ao serviço público que lhes foi outorgado. Também pondera que as empresas responsáveis pela exploração “alugam seus postes e outros equipamentos, que se localizam em área pública, para fixação de cabos das empresas do setor de telecomunicações”. Ou seja, o espaço público, com bens de uso comum do povo, estaria sendo utilizado para gerar lucro para empresas privadas sem qualquer compensação para os municípios.

O PLS foi remetido a esta Comissão para decisão terminativa.

II – ANÁLISE

O art. 104 do RISF estabelece que compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) opinar sobre matérias pertinentes a: (i) transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes e (ii) outros assuntos correlatos. Como o PLS nº 310, de 2018, trata da exploração de poste, duto, conduto ou servidão, itens presentes em vários setores de infraestrutura, é inequívoca a competência desta Comissão para apreciar a proposição.

De início, ressalto que é louvável a preocupação do autor do PLS nº 310, de 2018, em disciplinar o que podemos chamar de receitas acessórias ou extraordinárias à concessão e em garantir que os municípios sejam, de alguma forma, compensados pela utilização de um espaço público. Entretanto, considero que não é possível avançarmos com a proposição por conflito com a nossa Constituição Federal.

Podemos constatar que a destinação aos municípios de parte do preço pago às empresas que exploram poste, duto, conduto ou servidão é, na verdade, um tributo, porquanto constitui uma obrigação *ex lege*, decorrente de lei, em moeda, o qual não se constitui em sanção por ato ilícito e que tem por sujeito ativo, credor, uma pessoa política e por sujeito passivo, o devedor, uma pessoa apontada na lei da entidade tributante, cobrada mediante atividade administrativa vinculada.

Trata-se, na linguagem jurídica, de uma exação, cuja criação, contudo, não é albergada pela Constituição Federal. Esse tributo não está nela previsto. Dessa conclusão, temos questões conflituosas, como abordaremos a seguir.

Como os recursos auferidos não têm forma de utilização definida, a exação tem a feição de imposto. Ocorre que o § 3º do art. 155 da Constituição Federal veda a criação de novos impostos sobre operações relativas a serviços de telecomunicações, energia elétrica, derivados de petróleo, combustíveis e minerais.

Como forma de contornar a vedação constitucional acima, poderia ser alegado que o PLS estaria criando uma taxa. Todavia, essa argumentação não se sustenta, visto que o fato gerador previsto no PL não é configurado por uma atuação estatal específica, referível ao contribuinte. Essa atuação deveria ser: o exercício regular do poder de polícia; ou a



prestação ao contribuinte, ou colocação à disposição deste, de serviço público específico e divisível, nos termos previsto pelo art. 145, inciso II, da nossa Constituição, e pelo art. 77 do Código Tributário Nacional (Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966). Entretanto, não é nada disso.

A exploração de poste, duto, conduto ou servidão não necessariamente se enquadra no conceito de serviço público, ainda que esteja associada a uma empresa prestadora de serviço público, como no caso da distribuição de energia elétrica. Ao nosso ver, no exemplo em questão, trata-se de um serviço particular, adjacente e secundário, mas não está na gênese da concessão dada ao prestador privado do serviço público de distribuição de energia elétrica. Dessa maneira, seria inviável criar uma taxa nos termos pretendidos justamente porque a exploração dos postes não é um serviço público, embora dela decorrente.

Mesmo que o tributo fosse previsto na Constituição Federal, igualmente faleceria competência à União para criá-lo, pois seus recursos destinam-se aos municípios. O tributo seria municipal, e deveria ser criado, individualmente, por cada uma das municipalidades, que são detentoras de competência tributária específica. Reafirmamos que, todavia, neste caso, inexistente competência para a criação de referido tributo. De fato, a competência para instituir tributos e impostos não previstos na Constituição é exclusiva da União. Estados, Municípios e o Distrito Federal só podem instituir tributos previstos constitucionalmente para eles.

No mérito, ao que tudo indica, o PL partiu da premissa de que a receita obtida com a exploração de poste, duto, conduto ou servidão é destinada integralmente às empresas do setor elétrico. Entretanto, no caso de serviços públicos, isso não pode ocorrer.

O art. 11 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, estabelece que o poder concedente poderá prever em favor da concessionária de serviços públicos a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade. Contudo, há uma condição: favorecer a modicidade das tarifas.

Dessa forma, de acordo com a Lei nº 8.987, de 1995, pelo menos uma parte das receitas com a exploração de poste, duto, conduto ou servidão, se realizada por uma prestadora de serviço público, deve ser destinada à modicidade da tarifa relacionada a esse serviço. A receita não pode ser, portanto, direcionada apenas à geração de lucro das empresas. Nesse



SF/19392.95890-10

contexto, a aprovação do PLS poderia resultar em elevação de tarifas, ou seja, os consumidores pagariam uma tarifa maior para que os municípios tivessem um aumento de arrecadação.

Um exemplo ilustra o impacto potencial acima mencionado.

Conforme regulamentação da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), a receita das distribuidoras de energia elétrica obtida pelo uso de postes por empresas de telecomunicações é compartilhada com os seus consumidores. O valor pago às distribuidoras de energia elétrica pela utilização de postes é definido pela Resolução Conjunta nº 4, de 16 de dezembro de 2014, da Aneel e da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel).

Segundo o Diretor Geral da Aneel, em nota divulgada pela Anatel em seu sítio eletrônico, a receita obtida pelas distribuidoras de energia elétrica com o compartilhamento de postes seria de R\$ 1,2 bilhão, dos quais R\$ 720 milhões (60%) são direcionados à modicidade tarifária, o que permitiria um alívio de 0,4% nas tarifas de energia elétrica e que pode chegar a 1,2% se “tudo estiver regularizado”. Destaco que essa divisão de receita está consubstanciada no Submódulo 2.7 dos Procedimentos de Regulação Tarifária (PRORET), aprovado pela Resolução nº 819, de 19 de junho de 2018.

Nesse contexto, o PLS, ao destinar de 10% da receita da distribuidora de energia elétrica oriunda em pagamentos de empresas que utilizam seus postes, elevará a tarifa de energia elétrica. Tendo como referência os dados apresentados pelo Diretor-Geral da Aneel, a elevação seria de 0,04 ponto percentual (p.p.), podendo chegar a 0,12 p.p caso ocorra a regularização do uso de postes.

Ademais, a medida proposta pela proposição pode ser usada pelas distribuidoras de energia elétrica como desculpa para reduzir seus esforços no combate à ocupação irregular e na oferta de espaço nos postes para outros usos. Isso porque o PLS também reduz a parcela que caberia a essas empresas.

Portanto, no contexto apresentando, a fim de recompensar os municípios, o projeto poderia, mesmo sem pretender, penalizar os consumidores e os esforços de regularização na utilização de postes, dutos, condutos e servidões.



III – VOTO

Diante do exposto, voto pela rejeição do PLS nº 310, de 2018.

Sala da Comissão,

, Presidente

Senador Zequinha Marinho, Relator





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 310, DE 2018

Modifica o art. 73 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, para determinar que percentual do preço pago pela utilização de poste, duto, conduto ou servidão seja destinado ao Município em que eles estejam localizados.

AUTORIA: Senador Eduardo Lopes (PRB/RJ)

DESPACHO: À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa



[Página da matéria](#)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2018

Modifica o art. 73 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, para determinar que percentual do preço pago pela utilização de poste, duto, conduto ou servidão seja destinado ao Município em que eles estejam localizados.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Acrescenta-se o seguinte § 2º ao art. 73 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, renomeando-se o parágrafo único para § 1º:

“**Art. 73.**

§ 1º

§ 2º Dez por cento do preço pago pela utilização de poste, duto, conduto ou servidão será entregue pela empresa que o receba para o Município em que aqueles estiverem localizados. (NR)”

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

JUSTIFICAÇÃO

O compartilhamento de infraestrutura é a utilização de uma estrutura por várias entidades de forma simultânea. Prestadores de serviços de telecomunicações podem compartilhar vários tipos de infraestrutura com diversas entidades. A Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, conhecida como Lei Geral de Telecomunicações, estabelece o compartilhamento de infraestrutura como obrigação e, também, como direito dos prestadores de

serviços de telecomunicações de interesse coletivo. Nesse sentido, o caput do art. 73 da Lei diz que tais players terão direito à utilização de postes, dutos, condutos e servidões pertencentes ou controlados por prestadora de serviços de telecomunicações ou de outros serviços de interesse público, de forma não discriminatória e a preços e condições justos e razoáveis.

O compartilhamento gera recursos extras para as empresas do setor elétrico. É uma fonte de receita extra, não derivada propriamente do serviço público que lhes foi outorgado. Estas empresas alugam seus postes e outros equipamentos, que se localizam em área pública, para fixação de cabos das empresas do setor de telecomunicações. Ou seja, o espaço público: ruas, praças e outros logradouros públicos, bens de uso comum do povo, são utilizados para gerar lucro para empresas privadas, sem que haja qualquer retorno ou compensação para os Municípios. É uma distorção inaceitável.

A alteração que propomos na Lei Geral de Telecomunicações determina que dez por cento do preço pago pela utilização de poste, duto, conduto ou servidão seja destinado ao Município em que eles estejam localizados. Nada mais justo do que remunerar a municipalidade pelo uso do espaço público para geração de riqueza que, atualmente, é apropriada integralmente pela empresa privada.

Contando com que os senhores Senadores e senhoras Senadoras têm o pleno entendimento da relevância do tema, pedimos apoio para a aprovação da matéria.

Sala das Sessões,

Senador EDUARDO LOPES



LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 9.472, de 16 de Julho de 1997 - Lei Geral de Telecomunicações - 9472/97
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9472>
- artigo 73

15

PARECER N° , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em caráter terminativo, sobre o Projeto de Lei nº 1.376, de 2019, do Senador Izalci Lucas, que *altera a redação do caput do art. 32 da Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013, que dispõe sobre o Estatuto da Juventude.*



Relator: Senador **IRAJÁ**

I – RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão o Projeto de Lei nº 1.376, de 2019, do Senador Izalci Lucas, que *altera a redação do caput do art. 32 da Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013, que dispõe sobre o Estatuto da Juventude.*

O PLC, em seu art. 1º, altera o *caput* do art. 32 da Lei nº 12.852, de 2013, para estender ao transporte semiurbano o direito à reserva de 2 (duas) vagas gratuitas por veículo e de 2 (duas) vagas por veículo com desconto de 50% (cinquenta por cento), no mínimo, no valor das passagens, para os jovens de baixa renda, a serem utilizadas após esgotadas as vagas gratuitas.

O art. 2º do PLC estabelece a vigência da futura lei a partir de sua publicação.

Na Justificação, o autor destaca que o transporte semiurbano é comum em praticamente todas as áreas limítrofes de unidades da Federação, sejam Estados, Municípios ou o Distrito Federal, e considera que o art. 32 da Lei nº 12.852, de 2013, ao não contemplar esse tipo de transporte, deixou uma lacuna na legislação. Ressalta ainda o autor que o processo de urbanização brasileiro se caracterizou por ser rápido e responsável pela integração das pessoas nas diversas áreas do nosso território nacional.

A proposição foi distribuída à CDH e à Comissão de Serviços de Infraestrutura, que decidirá em caráter terminativo.

Na CDH recebeu parecer pela aprovação com duas emendas.

A primeira para reparar a ementa que, segundo o relator, não esclarece o objeto da inovação, e a segunda, para modificar o art. 1º, que determina alteração no *caput* do art. 32 do Estatuto da Juventude, mas, tecnicamente, altera o artigo até o seu final.

II – ANÁLISE

Segundo o art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura opinar sobre matérias pertinentes a “transportes de terra, mar e ar.”

Em razão do caráter terminativo da matéria nesta Comissão, é necessário avaliar a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade, incluída a boa técnica legislativa, do PL nº 1.376, de 2019.

No que concerne à juridicidade, o projeto altera lei já existente e observa também os requisitos de novidade, generalidade e abstração. Não se tratando de matéria cuja disciplina exija a aprovação de lei complementar, a lei ordinária é instrumento adequado à sua inserção no ordenamento jurídico nacional.

Não há impedimento quanto à regimentalidade, ou seja, a tramitação é aderente às normas regimentais desta Casa.

A CF determina que compete União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Quanto aos Municípios, a CF determina que lhes compete organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo.

Não há no texto constitucional previsão expressa a respeito da competência para exploração de serviço de transporte intermunicipal. Entretanto, por exclusão, a competência é do Estado-Membro.



Em conformidade com disposto no art. 22, inciso XI, da Constituição Federal (CF), compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte, tema da proposição.

Entretanto, aqui cabe registrar que, ao julgar Ação Direta de Inconstitucionalidade ADI - 845 que questionou a constitucionalidade do art. 244 da Constituição do Estado do Amapá, que garantia meia passagem aos estudantes de qualquer nível, nos transportes coletivos urbanos, rodoviários e aquaviários, municipais e intermunicipais, mediante lei, o Supremo Tribunal Federal declarou inconstitucionalidade da expressão “municipais e”.

Diante disso, podemos vislumbrar a possibilidade de declaração de inconstitucionalidade de Lei Federal que garanta a meia passagem em serviços de titularidade dos Estados ou dos Municípios.

Talvez por esse motivo, o Estatuto da Juventude se limitou a declarar, em seu art. 33, que a União envidará esforços, em articulação com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, para promover a oferta de transporte público subsidiado para os jovens, com prioridade para os jovens em situação de pobreza e vulnerabilidade.

Pelo exposto, considero que a lei deva se restringir ao transporte coletivo interestadual de caráter urbano que, conforme a Lei nº 12.587, de 2012, conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, é definido como sendo o serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos.

III – VOTO

Em razão do exposto votamos, no mérito, pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 1.376, de 2019, com a seguintes emendas:

EMENDA Nº – CI

Dê-se à ementa do Projeto de Lei nº 1.376, de 2019, a seguinte redação:

“Altera o art. 32 da Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013, que dispõe sobre o Estatuto da Juventude, para incluir o transporte coletivo interestadual de



SF/19660.96261-96

caráter urbano na reserva de vagas para jovens de baixa renda.”

EMENDA Nº – CI

redação: Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei nº 1.376, de 2019, a seguinte

“**Art. 1º** O art. 32 da Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013, que dispõe sobre o estatuto da juventude passa a vigorar com a seguinte redação:

‘**Art. 32.** No sistema de transporte coletivo interestadual e coletivo interestadual de caráter urbano, observar-se-á, nos termos da legislação específica:

.....” (NR)

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 1376, DE 2019

Altera a redação do caput do art. 32 da Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013, que dispõe sobre o Estatuto da Juventude.

AUTORIA: Senador Izalci Lucas (PSDB/DF)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador IZALCI LUCAS

PROJETO DE LEI Nº de 2019.

Altera a redação do caput do art. 32 da Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013, que dispõe sobre o Estatuto da Juventude.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O “caput” do art. 32, da Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013, que dispõe sobre o Estatuto da Juventude passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 32. No sistema de transporte coletivo interestadual e semiurbano, observar-se-á, nos termos da legislação específica:

.....
.....”(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013- Estatuto da Juventude, assegurou direitos e introduziu benefícios inquestionáveis no cotidiano dos jovens.

No entanto, no que se refere o disposto no Título “ Do Direito ao Território e à Mobilidade”, arts. 31 a 33, em especial, quanto ao *caput* do art.32 a lei em comento não inseriu o “transporte semiurbano”.

Considerando a Nota Técnica, intitulada “Definição de Transporte Coletivo Urbano”, da lavra do Consultor Legislativo, da Câmara dos Deputados, RODRIGO CÉSAR NEIVA BORGES, *in verbis*:



SF/19967.59325-64



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador IZALCI LUCAS

“Em relação aos benefícios legais vigentes, o que já foi consagrado em legislação federal é a equiparação do serviço de transporte semiurbano ao serviço ao transporte urbano, para fins de gozo das gratuidades consagradas constitucionalmente. Embora tais serviços possam ser de competência municipal (quando não ultrapassam os limites de um município, normalmente entre um distrito e a sede), estadual (quando ultrapassam os limites de municípios), ou federal (quando cruzam divisas estaduais) o entendimento é que, ao fazer referência ao transporte semiurbano, o legislador federal não ampliou o direito consagrado pela Constituição Federal, mas apenas explicitou o nível de abrangência desse direito, equiparando, de forma objetiva, o transporte semiurbano ao urbano.”

Reforçou ainda, o mencionado consultor legislativo, *in verbis*:

“Tecnicamente, o serviço de transporte semiurbano é aquele que, embora prestado em áreas urbanas contíguas, com características operacionais típicas de transporte urbano, transpõe os limites de perímetros urbanos, em áreas metropolitanas e aglomerações urbanas. O Decreto nº 2.521/98, que trata da exploração dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, ainda limita a extensão das linhas em 75 quilômetros, nos casos em que o serviço de transporte semiurbano transponha os limites de Estados, do Distrito Federal e dos Territórios.

Deste modo, considerando que o transporte semiurbano, é comum em praticamente todas as áreas limítrofes de unidades da Federação (Estados,





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador IZALCI LUCAS

Municípios e Distrito Federal), e tendo em vista a lacuna presente no art. 32 da Lei nº 12.852/2013, que não contemplou este tipo de transporte, esperamos contar com o apoio dos Pares para a aprovação deste projeto de lei, entendendo que o processo de urbanização brasileiro caracterizou-se por ser um processo rápido e responsável pela integração das pessoas nas diversas áreas do nosso território nacional.

Sala das Sessões, em de março de 2019.

Senador IZALCI LUCAS
PSDB/DF



LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - 1988/88

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>

- Decreto nº 2.521, de 20 de Março de 1998 - DEC-2521-1998-03-20 - 2521/98

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:1998;2521>

- Lei nº 12.852, de 5 de Agosto de 2013 - Estatuto da Juventude - 12852/13

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2013;12852>

- artigo 32

- artigo 32



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 46, DE 2019

Da COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA, sobre o Projeto de Lei nº 1376, de 2019, do Senador Izalci Lucas, que Altera a redação do caput do art. 32 da Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013, que dispõe sobre o Estatuto da Juventude.

PRESIDENTE EVENTUAL: Senadora Leila Barros

RELATOR: Senador Paulo Paim

07 de Maio de 2019





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA, sobre o Projeto de Lei nº 1.376, de 2019, do Senador Izalci Lucas, que *altera a redação do caput do art. 32 da Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013, que dispõe sobre o Estatuto da Juventude.*

Relator: Senador **PAULO PAIM**

I – RELATÓRIO

Em exame na Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH) o Projeto de Lei (PL) nº 1.376, de 2019, do Senador Izalci Lucas, que altera a redação do *caput* do art. 32 da Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013, que dispõe sobre o Estatuto da Juventude. Especificamente, a alteração em questão é a inserção da modalidade “semiurbana” no dispositivo que já trata da reserva de vagas para jovens de baixa renda no transporte interestadual.

O autor justifica a iniciativa com fundamento em nota da Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados, que esclarece ser a modalidade semiurbana o transporte entre áreas urbanas contíguas, podendo ser serviço de competência municipal, estadual ou federal, conforme as divisas políticas envolvidas. O transporte semiurbano é comum em áreas limítrofes de estados, mas não é mencionado no Estatuto da Juventude. Proposição de idêntico teor foi apresentada



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

pelo autor na Câmara Federal, quando exerceu mandato de Deputado, mas foi arquivada ao fim da última legislatura.

A proposição foi distribuída à CDH e à Comissão de Serviços de Infraestrutura, que decidirá em caráter terminativo.

Não forma recebidas emendas.

II – ANÁLISE

Pelo art. 102-E, inciso VI, do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CDH opinar sobre proposições relativas à proteção da juventude.

O PL nº 1.376, de 2019, supre lacuna no Estatuto da Juventude, que tratou a reserva de vagas para jovens de baixa renda no transporte coletivo interestadual, mas silenciou sobre a modalidade semiurbana. Como muitas cidades conurbadas se sobrepõem às divisas estaduais, é interessante que haja menção a essa modalidade de transporte, na qual os passageiros podem viajar sem cinto de segurança e em pé.

Não vemos violação alguma a direitos dos jovens, de modo que não há o que opor à proposição no âmbito das competências regimentais da CDH. Convém, entretanto, promover um reparo em sua ementa, que não esclarece o objeto da inovação, e outro no art. 1º, que determina alteração no *caput* do art. 32 do Estatuto da Juventude, mas, tecnicamente, altera o artigo até o seu final, pois a sigla “NR” fecha o seu texto.

III – VOTO

Em razão do que foi exposto, concluímos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 1.376, de 2019, com as seguintes emendas:



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

EMENDA Nº 1 - CDH

Dê-se à ementa do Projeto de Lei nº 1.376, de 2019, a seguinte redação:

Altera o art. 32 da Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013, que dispõe sobre o Estatuto da Juventude, para incluir a modalidade semiurbana na reserva de vagas para jovens de baixa renda no transporte interestadual.

EMENDA Nº 2 - CDH

Dê-se ao *caput* do art. 1º do Projeto de Lei nº 1.376, de 2019, a seguinte redação:

“**Art. 1º** O art. 32 da Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013, passa a vigorar com a seguinte redação:

.....
.....”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



Relatório de Registro de Presença
CDH, 07/05/2019 às 09h - 29ª, Extraordinária
 Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa

Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB, PRB, PP)	
TITULARES	SUPLENTES
JADER BARBALHO	1. JARBAS VASCONCELOS
MARCELO CASTRO	2. VAGO
VAGO	3. VAGO
MAILZA GOMES PRESENTE	4. VAGO
VAGO	5. VAGO

Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL (PSDB, PODE, PSL)	
TITULARES	SUPLENTES
EDUARDO GIRÃO PRESENTE	1. SORAYA THRONICKE PRESENTE
STYVENSON VALENTIM PRESENTE	2. ROMÁRIO
LASIER MARTINS PRESENTE	3. ROSE DE FREITAS
JUÍZA SELMA PRESENTE	4. MARA GABRILLI

Bloco Parlamentar Senado Independente (REDE, PDT, CIDADANIA, PSB)	
TITULARES	SUPLENTES
FLÁVIO ARNS PRESENTE	1. ALESSANDRO VIEIRA PRESENTE
ACIR GURGACZ PRESENTE	2. VAGO
LEILA BARROS PRESENTE	3. VAGO

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PROS)	
TITULARES	SUPLENTES
PAULO PAIM PRESENTE	1. PAULO ROCHA PRESENTE
TELMÁRIO MOTA PRESENTE	2. ZENAIDE MAIA PRESENTE

PSD	
TITULARES	SUPLENTES
AROLDE DE OLIVEIRA	1. SÉRGIO PETECÃO
NELSONHO TRAD PRESENTE	2. LUCAS BARRETO

Bloco Parlamentar Vanguarda (DEM, PR, PSC)	
TITULARES	SUPLENTES
MARCOS ROGÉRIO	1. VAGO
VAGO	2. VAGO

Não Membros Presentes

EDUARDO GOMES
 JORGE KAJURU
 IRAJÁ
 ANGELO CORONEL
 WELLINGTON FAGUNDES
 CHICO RODRIGUES
 ELIZIANE GAMA



Relatório de Registro de Presença

Não Membros Presentes

IZALCI LUCAS
MAJOR OLIMPIO
MARCOS DO VAL

DECISÃO DA COMISSÃO**(PL 1376/2019)**

NA 29ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, REALIZADA NESTA DATA, O SENADOR PAULO PAIM PASSA A PRESIDÊNCIA A SENADORA LEILA BARROS PARA QUE POSSA RELATAR A MATÉRIA. EM SEGUIDA, A COMISSÃO APROVA O RELATÓRIO, QUE PASSA A CONSTITUIR O PARECER DA CDH, FAVORÁVEL AO PROJETO, COM AS EMENDAS NºS 1 E 2-CDH.

07 de Maio de 2019

Senadora LEILA BARROS

Presidiu a reunião da Comissão de Direitos Humanos e
Legislação Participativa

16



SENADO FEDERAL

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 3.258, de 2019, da Senadora Daniella Ribeiro, que *altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir a mulheres, idosos e pessoas com deficiência o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno.*



SF/19715.57345-95

Relator: Senador **ACIR GURGACZ****I – RELATÓRIO**

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei nº 3.258, de 2019, de autoria da Senadora Daniella Ribeiro, que *altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir a mulheres, idosos e pessoas com deficiência o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno.*

O PL conta com dois artigos. O primeiro altera a Lei nº 12.587, de 2012, para conferir o direito das mulheres, idosos e das pessoas com deficiência a solicitar o desembarque fora dos pontos de parada do transporte coletivo no período noturno. O segundo artigo é o prazo de vigência da lei resultante do projeto, que será de quinze dias após sua publicação oficial.

Não foram oferecidas emendas no prazo regimental.

Na justificção, a autora do projeto argumenta que o transporte coletivo noturno pode representar risco à integridade física, especialmente de mulheres, idosos e pessoas com deficiência. A autora afirma ainda que diversas cidades brasileiras inclusive já legislaram sobre o tema, como São Paulo, João Pessoa e Campina Grande.

O PL tramitou na Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa, tendo recebido parecer favorável, na forma do substitutivo apresentado.



SENADO FEDERAL

Para corrigir possível inconstitucionalidade do texto, a Emenda nº 1 – CDH (Substitutivo) modifica a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, por entender que este é o compêndio legal mais adequado ao tema, além de conferir aos entes responsáveis pela prestação do serviço a competência para regulamentar a matéria.

Após tramitação na CDH, a matéria foi distribuída à CI, em decisão terminativa.

II – ANÁLISE

Nos termos do Regimento Interno do Senado Federal, cabe à CI pronunciar-se sobre transportes terrestres e, por força da tramitação terminativa nesta Comissão, compete-nos também a análise dos aspectos formais da proposição, como a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Iniciemos, pois, pela análise de constitucionalidade. Nos termos do art. 22, XI, da Constituição Federal, compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transportes. Assim, o Congresso Nacional e quaisquer de seus membros têm competência para a iniciativa de proposição. Ademais, a proposição não se insere no rol das iniciativas privativas do Presidente da República fixado pelo § 1º do art. 61 da Carta Magna.

O projeto não apresenta problemas de regimentalidade. Quanto à juridicidade e técnica legislativa, concordamos com as ponderações da CDH. A Lei nº 12.587, de 2012, trata apenas de diretrizes gerais da Política Nacional de Mobilidade Urbana e, portanto, não é adequado modificá-la para tratar da operação dos veículos de transporte coletivo.

Para não ferir a competência dos entes federados para tratar de seus respectivos transportes coletivos, a CDH corretamente propôs alteração para sanar os problemas de constitucionalidade apontados. Ao alterar a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, o projeto apenas inclui o direito da população mais vulnerável de solicitar o desembarque fora dos pontos oficiais de parada no período noturno sem, contudo, entrar em seus pormenores, que continuam na competência de quem organiza esse transporte.

O substitutivo apresentado mantém as alterações propostas pela autora na Lei nº 12.587, de 2012, para incluir entre as atribuições da União, dos Estados e dos Municípios, a competência para estabelecer políticas que aumentem a segurança do usuário do transporte público, especialmente no período noturno.

No mérito, o projeto merece prosperar na medida em que cria uma política pública que vai aumentar a segurança da parcela mais vulnerável do usuário do transporte público em todas as esferas.



SF/19715.57345-95



SENADO FEDERAL

Faz-se necessário apenas corrigir um possível erro de digitação da emenda e alterar o termo “idosas” para “idosos”, de maneira que toda essa parcela da população seja contemplada.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela **aprovação** da matéria, na forma da Emenda nº 1 – CDH, com a seguinte subemenda que apresentamos:

**SUBEMENDA Nº
(à Emenda nº 1 – CDH)**

Substitua-se, onde houver, no Substitutivo da CDH ao Projeto de Lei nº 3.258, de 2019, o termo “idosas” por “idosos”.

Sala das Comissões, 09 de outubro de 2019.

Senador **ACIR GURGACZ**

PDT/RO



SF19715.57345-95



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 3258, DE 2019

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir a mulheres, idosos e pessoas com deficiência o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno.

AUTORIA: Senadora Daniella Ribeiro (PP/PB)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
GABINETE DA SENADORA DANIELLA RIBEIRO

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir a mulheres, idosos e pessoas com deficiência o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 14-A. É direito das mulheres, dos idosos e das pessoas com deficiência solicitarem o desembarque fora dos pontos de parada do transporte coletivo no período noturno.

§ 1º O desembarque poderá ser efetuado em qualquer local onde seja a parada do veículo seja permitida e possa ser realizada em condições de segurança.

§ 2º O disposto no *caput* não se aplica aos corredores de ônibus e aos sistemas de BRT (*Bus Rapid Transit*).

§ 3º O ente responsável pela prestação do serviço poderá excluir linhas, vias e regiões da aplicação do disposto no *caput*, por razões de trânsito, segurança viária ou necessidade da operação.

§ 4º Ato do Poder Executivo do ente responsável pela prestação do serviço definirá o horário que compreende o período noturno.”

“Art. 16.

VIII - estabelecer políticas que aumentem a segurança do usuário do transporte público interestadual, especialmente no período noturno.



SENADO FEDERAL
GABINETE DA SENADORA DANIELLA RIBEIRO

.....” (NR)

“Art. 17.

IV - estabelecer políticas que aumentem a segurança do usuário do transporte público intermunicipal, especialmente no período noturno.

.....” (NR)

“Art. 18.

V - estabelecer políticas que aumentem a segurança do usuário do transporte público local, especialmente no período noturno.

.....” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor quinze dias após sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Infelizmente, a opção pelo transporte coletivo à noite pode apresentar um real risco à integridade física. Esse risco é ainda maior para a população mais vulnerável: mulheres, idosos e pessoas com deficiência.

Diversas cidades já optaram por autorizar os motoristas de ônibus a parar fora dos pontos de ônibus para que mulheres desembarquem em locais mais seguros e acessíveis. A capital de São Paulo tem lei aprovada desde 2016; na Paraíba, João Pessoa e Campina Grande têm leis, respectivamente, desde janeiro de 2017 e maio de 2018.

Queremos estender esse direito às mulheres de todo o Brasil, além de incluir pessoas idosas, que podem apresentar maior dificuldade de locomoção, e pessoas com deficiência, para as quais a avaliação do risco pode ser mais difícil.



SF/19153.12797-09



SENADO FEDERAL
GABINETE DA SENADORA DANIELLA RIBEIRO

Certos do mérito dessa iniciativa, pedimos aos pares a sua expedita aprovação nesta Casa.

Sala das Sessões,

Senadora DANIELLA RIBEIRO

PP - PB



LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012 - Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
Lei de Mobilidade Urbana - 12587/12
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2012;12587>



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 107, DE 2019

Da COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA, sobre o Projeto de Lei nº 3258, de 2019, da Senadora Daniella Ribeiro, que Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir a mulheres, idosos e pessoas com deficiência o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno.

PRESIDENTE: Senador Paulo Paim

RELATOR: Senador Flávio Arns

05 de Setembro de 2019



PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA, sobre o Projeto de Lei nº 3.258, de 2019, da Senadora Daniella Ribeiro, que *altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir a mulheres, idosos e pessoas com deficiência o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno.*

Relator: Senador **FLÁVIO ARNS**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH) o Projeto de Lei (PL) nº 3.258, de 2019, de autoria da Senadora Daniella Ribeiro.

O projeto altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir a mulheres, idosos e pessoas com deficiência o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno. Para tanto, inclui na mencionada lei o art. 14-A, que prevê que o desembarque poderá ser efetuado em qualquer local onde a parada de veículo seja permitida e possa ser realizada em condições de segurança.

Acrescenta que a medida não se aplica aos corredores de ônibus e aos sistemas de BRT (“Bus Rapid Transit”); dá ao ente responsável pela prestação do serviço a opção de excluir linhas, vias e regiões dessa determinação, por razões de trânsito, segurança viária ou necessidade da operação; incumbe, ainda, ao Poder Executivo do ente responsável pela prestação do serviço definir o horário que compreenda o período noturno.

Ademais, acrescenta aos arts. 16, 17 e 18 da referida lei a previsão de que as políticas relacionadas ao transporte de passageiros, em nível intermunicipal e interestadual, levarão em consideração a segurança do usuário no período noturno.

Na justificação da matéria, a autora afirma que medidas nesse sentido vêm sendo adotadas pontualmente em Estados e cidades do País.

Com a proposição, conforme explica, pretende-se estender essa possibilidade a todas as unidades federativas.

O PL foi distribuído para exame da CDH e da Comissão de Serviços de Infraestrutura, que decidirá sobre o tema em caráter terminativo.

Não foram apresentadas emendas ao texto.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 102-E, do Regimento Interno do Senado Federal, cabe à CDH opinar sobre proposições que afetem os direitos da mulher e que se refiram a proteção de pessoas com deficiência e idosas, sendo, pois, regimental o exame do projeto por esta Comissão.

No mérito, a proposição veicula conteúdo assaz relevante, pois busca oferecer novas alternativas de descida de mulheres, pessoas com deficiência e idosos usuários do transporte público noturno, visando, com isso, aumentar a segurança.

Infelizmente, são frequentes os relatos de passageiros desses grupos submetidos a situações de violência quando desembarcam nas paradas oficiais. O usuário de transporte coletivo geralmente tem que percorrer uma longa distância entre o ponto de ônibus e sua residência, atravessando locais ermos e pouco iluminados e expondo-se à ação de criminosos que ficam à espreita.

Dessa forma, mostra-se promissora a garantia instituída pela proposição, no sentido de que usuárias mulheres, pessoas com deficiência e idosas possam desembarcar em área menos perigosa em horário noturno.

Entretanto, a via escolhida para efetivar a medida não parece ser a mais indicada. O projeto pretende modificar a Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, voltadas a Estados e municípios como prestadores do serviço de transporte coletivo urbano e intermunicipal. Como sabemos, cabe a tais entes a atribuição constitucional de legislar sobre referidos serviços.

Trata-se, portanto, de norma geral, que, certamente, não tem o objetivo de chegar a um nível de detalhamento capaz de dispor sobre a operacionalização das paradas do transporte público nas cidades brasileiras,

que é o sentido da alteração proposta no PL ora em análise. Em nosso sentir, a disciplina sobre operação de transporte coletivo urbano e intermunicipal integra a esfera de competência de Distrito Federal, Estados e Municípios.

Por esse motivo, acatamos a proposição na forma de texto substitutivo, com o objetivo de evitar que matéria tão importante venha a ter sua constitucionalidade questionada.

Nesse sentido, sugerimos transplantar a alteração proposta para a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, de forma a garantir, em linhas gerais, o direito ao desembarque fora dos pontos oficiais de parada, reservando a Distrito Federal, Estados e municípios sua regulamentação. A opção pela Lei nº 10.048, de 2000, justifica-se pela prioridade de tratamento que referido diploma confere a grupos especialmente vulneráveis.

III – VOTO

Em razão do exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 3.258, de 2019, na forma do seguinte substitutivo:

EMENDA Nº 1 – CDH (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI Nº 3.258, DE 2019

Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir a mulheres, pessoas com deficiência e idosas o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 3º-A:

“**Art. 3º-A.** É direito das mulheres, das pessoas com deficiência e idosas solicitar o desembarque fora dos pontos de parada do transporte coletivo no período noturno, conforme dispuser o ente responsável pela prestação do serviço no exercício de sua competência federativa.”

Art. 2º Os arts. 16, 17 e 18 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 16.**

.....
VIII – estabelecer políticas que aumentem a segurança do usuário do transporte público interestadual, especialmente no período noturno.

.....” (NR)

“**Art. 17.**

.....
IV – estabelecer políticas que aumentem a segurança do usuário do transporte público intermunicipal, especialmente no período noturno.

.....”(NR)

“**Art. 18.**

.....
V – estabelecer políticas que aumentem a segurança do usuário do transporte público local, especialmente no período noturno.

.....” (NR)

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



Relatório de Registro de Presença
CDH, 05/09/2019 às 09h - 93ª, Extraordinária
 Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa

Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB, REPUBLICANOS, PP)	
TITULARES	SUPLENTES
JADER BARBALHO	1. JARBAS VASCONCELOS PRESENTE
MARCELO CASTRO	2. DANIELLA RIBEIRO
VANDERLAN CARDOSO	3. LUIS CARLOS HEINZE
MAILZA GOMES PRESENTE	4. VAGO
VAGO	5. VAGO

Bloco Parlamentar PSDB/PSL (PSDB, PSL)	
TITULARES	SUPLENTES
EDUARDO GIRÃO PRESENTE	1. SORAYA THRONICKE
STYVENSON VALENTIM PRESENTE	2. ROMÁRIO
LASIER MARTINS PRESENTE	3. ROSE DE FREITAS
JUÍZA SELMA	4. MARA GABRILLI PRESENTE

Bloco Parlamentar Senado Independente (PATRIOTA, REDE, PDT, CIDADANIA, PSB)	
TITULARES	SUPLENTES
FLÁVIO ARNS PRESENTE	1. ALESSANDRO VIEIRA
ACIR GURGACZ PRESENTE	2. FABIANO CONTARATO
LEILA BARROS PRESENTE	3. JORGE KAJURU

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PROS)	
TITULARES	SUPLENTES
PAULO PAIM PRESENTE	1. PAULO ROCHA PRESENTE
TELMÁRIO MOTA	2. ZENAIDE MAIA PRESENTE

PSD	
TITULARES	SUPLENTES
AROLDE DE OLIVEIRA PRESENTE	1. SÉRGIO PETECÃO
NELSINHO TRAD PRESENTE	2. LUCAS BARRETO

Bloco Parlamentar Vanguarda (DEM, PL, PSC)	
TITULARES	SUPLENTES
MARCOS ROGÉRIO	1. MARIA DO CARMO ALVES
CHICO RODRIGUES	2. VAGO

Não Membros Presentes

MAJOR OLIMPIO
 MARCOS DO VAL

DECISÃO DA COMISSÃO**(PL 3258/2019)**

NA 93ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, REALIZADA NESTA DATA, A COMISSÃO APROVA O RELATÓRIO DO SENADOR FLÁVIO ARNS, QUE PASSA A CONSTITUIR O PARECER DA CDH, FAVORÁVEL AO PROJETO, NA FORMA DA EMENDA Nº 1-CDH (SUBSTITUTIVO).

05 de Setembro de 2019

Senador PAULO PAIM

Presidente da Comissão de Direitos Humanos e Legislação
Participativa

17

PARECER N° , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 3.598, de 2019, da Senadora Leila Barros, que altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, para favorecer a prática do ciclismo e promover a integração de modais no transporte urbano.



Relator: Senador **ALESSANDRO VIEIRA**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei (PL) nº 3.598, de 2019, encontra-se nesta Comissão para deliberação em caráter terminativo.

O PL contém cinco artigos. O primeiro descreve o objetivo da proposição, a saber: *altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, para favorecer a prática do ciclismo e promover a integração de modais no transporte urbano.*

O art. 2º acresce o § 4º ao art. 41 dessa lei para determinar que as cidades para as quais a elaboração de Plano Diretor é obrigatória devem elaborar plano de mobilidade que promova integração dos modais de transporte automotor, ferroviário, metroviário e cicloviário.

O art. 3º promove a inserção do inciso VIII ao art. 42-B. Esse novo inciso inclui no rol dos elementos mínimos contidos no projeto específico, a ser elaborado por municípios que pretendam ampliar o seu perímetro urbano, o planejamento de transporte urbano com veículos automotores, ferroviário, metroviário e cicloviário, proporcionando sua integração, com vistas a melhorar a mobilidade.

O art. 4º inclui o art. 45-A na lei para determinar que a construção de ciclovias, ciclorrotas, ciclofaixas e bicicletários com recursos públicos deve ser precedida de audiência pública onde seja mostrado o traçado, localização e características técnicas do projeto.

O art. 5º é a cláusula de vigência, que será de 180 dias a partir da data de publicação da lei.

A autora da proposição pondera que a medida irá promover o desenvolvimento do ciclismo como forma de transporte individual e a integração de todos os modais de transporte urbano para garantir efetiva mobilidade na cidade.

Para a Senadora, as alterações na Lei nº 10.257, de 2001, pretendem: melhorar o planejamento urbano por meio do planejamento de mobilidade e transporte; obrigar que no planejamento urbano das cidades haja integração dos modais automotor, ferroviário, metroviário e cicloviário; e propiciar maior participação da sociedade na implantação de ciclovias, ciclofaixas e bicicletários.

Finalmente, de acordo com a autora, o projeto valoriza a preservação da vida e segurança dos cidadãos, garante o uso de novos meios de transporte, promove a implantação do modal cicloviário e favorece o planejamento e integração de modais.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Segundo o art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura opinar sobre matérias pertinentes a transportes de terra, mar e ar.

Antes do mérito, é necessário avaliar a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade, incluída a boa técnica legislativa, do PL nº 3.598, de 2019, diante do fato de a CI se manifestar em caráter terminativo.

Consideramos que a proposição atende aos requisitos formais e materiais de constitucionalidade. Em conformidade com o disposto no art. 22, inciso XI, da Constituição Federal (CF), compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transportes, tema da proposição. Ademais, a



proposição não trata de temas de iniciativa privativa do Presidente da República contidos no art. 61, § 1º, da CF. No quesito da regimentalidade, não há impedimento, pois, o PL é aderente às normas regimentais desta Casa.

Quanto a técnica legislativa, proponho que o projeto em análise altere, também, a Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Em relação ao mérito, concordamos com a posição da autora, ressaltando a importância de promovermos a integração dos modais de transporte e a construção de ciclovias em termos que atendam efetivamente a necessidade pública.

Entretanto, a despeito da proposição não conflitar com nenhuma outra legislação, entendemos que, em parte, a norma pretendida no Projeto seja disciplinada pela Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A nosso ver, o comando contido no art. 2º do PL, que trata da exigência da integração dos modais, já está contemplado pelo art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, razão pela qual resolvemos suprimi-lo. Entendemos, ainda, que a citada Lei seja o local mais adequado para o disposto no art. 4º do PL, que determina a realização de consulta e audiências públicas antes da construção de ciclovias.

Por esses motivos, optamos por elaborar um substitutivo com as alterações citadas.

III – VOTO

Ante o exposto, somos pela constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade do Projeto de Lei nº 3.598, de 2019, e, no mérito, pela sua **aprovação, na forma do seguinte substitutivo:**

EMENDA Nº (SUBSTITUTIVO)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, para ampliar a participação popular no processo de implantação de infraestruturas destinadas à circulação de bicicletas, bem como para determinar a



compatibilização do Plano de Mobilidade Urbana com a ampliação do perímetro urbano.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 24**

.....
 § 7º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser compatibilizado com a ampliação do perímetro urbano de que trata o art. 42-B da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.” (NR)

“**Art. 24-A.** A construção de ciclovias, ciclorrotas, ciclofaixas e bicicletários com recursos públicos será obrigatoriamente precedida pela realização de audiências e consultas públicas sobre o traçado, a localização e as características técnicas do projeto.” (NR)

Art. 2º. O Art. 42-B da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar inserindo-se o seguinte inciso VIII:

“Art. 42-B.

.....
 VIII - planejamento integrado de transporte urbano, inclusive por meio de veículos não motorizados, com vistas a melhorar a mobilidade.”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 3598, DE 2019

Altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, para favorecer a prática do ciclismo e promover a integração de modais no transporte urbano.

AUTORIA: Senadora Leila Barros (PSB/DF)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
GABINETE DA SENADORA LEILA BARROS

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019

Altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que *regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências*, para favorecer a prática do ciclismo e promover a integração de modais no transporte urbano.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. Esta Lei altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, para favorecer a prática do ciclismo e promover a integração de modais no transporte urbano.

Art. 2º. O Art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, passa a vigorar com a inserção do seguinte § 4º:

“Art. 41.

.....

§ 4º. As cidades de que trata o caput deste artigo devem elaborar plano de mobilidade que promova integração dos modais de transporte automotor, ferroviário, metroviário e cicloviário. ”

Art. 3º. O Art. 42-B da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, passa a vigorar inserindo-se o seguinte inciso VIII:



SENADO FEDERAL
GABINETE DA SENADORA LEILA BARROS

“Art. 42-B.

.....

VIII- planejamento de transporte urbano com veículos automotores, ferroviário, metroviário e cicloviário, proporcionando sua integração, com vistas a melhorar a mobilidade. ”

Art. 4º. A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, passa a vigorar com a inclusão do seguinte Art. 45-A:

“Art. 45-A. A construção de ciclovias, ciclorrotas, ciclofaixas e bicicletários com recursos públicos deve ser precedida de audiência pública onde seja mostrado o traçado, localização e características técnicas do projeto. ”

Art.5º. Esta lei entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto tem por objetivo promover o desenvolvimento do ciclismo como forma de transporte individual e a integração de todos os modais de transporte urbano para garantir efetiva mobilidade na cidade.

Este projeto tem por base o diálogo com vários grupos que representam o ciclismo nas maiores capitais do País.

As alterações na Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, tem por objetivos principais:





SENADO FEDERAL
GABINETE DA SENADORA LEILA BARROS

- a) Melhorar o planejamento urbano por meio do planejamento de mobilidade e transporte;
- b) Obrigar que no planejamento urbano das cidades haja integração dos modais automotor, ferroviário, metroviário e cicloviário;
- c) Maior participação da sociedade na implantação de ciclovias, ciclofaixas e bicicletários.

Nesse sentido, o projeto valoriza a preservação da vida e segurança dos cidadãos, garante o uso de novos meios de transporte e favorece e promove a implantação do modal cicloviário e favorece o planejamento e integração de modais.

Isto posto, pedimos o apoio dos nossos pares para aprovar a proposta nos termos apresentados neste Projeto de Lei.

Sala das Sessões,

Senadora LEILA BARROS



LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>

- artigo 182

- artigo 183

- Lei nº 10.257, de 10 de Julho de 2001 - Estatuto da Cidade - 10257/01

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2001;10257>

- artigo 41

- artigo 42-A

18

REQ
00075/2019



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Wellington Fagundes

REQUERIMENTO Nº DE - CI



Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de duas audiências públicas para debater a "BR do Mar"

Esse programa que está sendo desenvolvido pelo Governo Federal que tem por objetivo aumentar o transporte, a oferta de cabotagem, a competitividade das Empresas Brasileiras de Navegação e promover o desenvolvimento da Indústria Naval entre outros. A proposta já foi qualificada pelo PPI- Programa de Parceria de Investimento, através da Resolução nº 70, de 21 de agosto de 2019, como uma política pública nacional.

Proponho para a 1ª audiência a presença dos seguintes convidados:

- Diogo Piloni e Silva - Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério de Infraestrutura;
- Cleber Cordeiros Lucas - Presidente da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem –ABAC;
- Lilian Schaefer - Vice-Presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima-SYNDARMA;
- Jesualdo Conceição da Silva- Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários-ABTP.

Para a 2ª audiência a presença dos seguintes convidados:

- Mário Povia - Diretor –Geral da Agência Nacional dos Transportes Aquaviários-ANTAQ;
- Sergio Paulo Perrucci de Aquino –Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias –FENOP;
- Carlos Kopittke -Presidente da Associação Brasileira de Terminais de Líquidos- ABTL;
- Gustavo Martins- Presidente do Conselho Nacional de Praticagem- CONAPRA



SF/19315.69119-10 (LexEdit)

Sala da Comissão, de de .

Senador Wellington Fagundes
(PL - MT)

19

REQ
00076/2019



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Angelo Coronel

REQUERIMENTO Nº DE - CI



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 a aplicação do artigo 12 da Lei Geral das Antenas e a ausência de contraprestação quanto ao direito de passagem.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

1. Antônio Leite dos Santos Filho - **Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes**
2. Cleso José da Fonseca Filho - **Procurador Geral Federal**
3. Representante da **Agência Nacional de Transportes Terrestres**
4. Representante do **Sinditelebrasil**
5. Representante da **Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias - ABCR**
6. Representante do **Ministério da Infraestrutura**

JUSTIFICAÇÃO

A aplicação do artigo 12 da Lei Geral das Antenas tem gerado dúvidas quanto à abrangência da não exigência da contraprestação em razão da garantia

do direito de passagem em vias públicas, em faixas de domínio e em outros bens públicos de uso comum do povo.

Embora o artigo não faça a distinção entre áreas rurais e urbanas, notícias que chegaram ao nosso gabinete do Senado Federal dão conta da cobrança por parte do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes para o uso da faixa de domínio em rodovias sob a alegação de que a lei apenas garante a não cobrança em áreas urbanas. Segundo os relatos, essa cobrança tem sido feita a despeito de despacho da Procuradoria Geral Federal que assegura a gratuidade independentemente de a área ser rural ou urbana.

A expansão das redes de telecomunicações é imprescindível para a garantia de um serviço de qualidade para os cidadãos brasileiros, além de ter papel importante no crescimento da economia e no desenvolvimento da infraestrutura para a integração nacional. Em momento de fraco crescimento econômico, entraves burocráticos não podem ser barreira para o desenvolvimento, muito menos os entraves que aparentemente extrapolam os requisitos legais.

Diante do exposto, pedimos a realização de audiência pública para debater este que é um assunto de interesse para o desenvolvimento nacional.

Sala da Comissão, 21 de outubro de 2019.

Senador Angelo Coronel
(PSD - BA)



SF/19170.07847-65 (LexEdit)

20

REQ
00077/2019



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, que na Audiência Pública objeto do RQS 76/2019, seja incluído o seguinte convidado:

1. **representante do Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicação (MCTIC)**

JUSTIFICAÇÃO

Diante da complexidade do tema em tela, a ser discutido na audiência pública a ser agendada, considero oportuno que se inclua, junto ao rol já apresentado pelo ilustre propositor Senador Ângelo Coronel, convite para que compareça representante indicado pelo Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicação (MCTIC), órgão da administração federal competente para indicar as - e prestar informações a respeito delas - políticas públicas pertinentes ao tema em tela atualmente em desenvolvimento pelo referido Governo Federal.

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do RQS 76/2019, seja incluído o seguinte convidado:

Sala da Comissão, 7 de novembro de 2019.

Senador Jean Paul Prates
(PT - RN)



21

REQ
00078/2019



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Marcos Rogério

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 discutir a estratégia de desinvestimentos da Petrobras em refinarias.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

1. Representante da Petróleo Brasileiro S.A (Petrobras);
2. Representante do Ministério da Economia;
3. Representante do Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP);
4. Representante do Ministério de Minas e Energia (MME);
5. Representante da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

JUSTIFICAÇÃO

No final de 2014, a Petrobras sofreu forte crise financeira. A partir de então, a empresa realizou ajustes para demonstrar a capacidade de cumprir os

pagamentos de sua dívida e de executar investimentos programados nos campos descobertos no pré-sal.

Em uma série de comunicados no ano de 2019, a Petrobras informou a atualização da sua estratégia para o Novo Plano 2020-2024 e os processos de venda de ativos em refino e logística.

Como estratégia, a companhia definiu sua atuação por segmento de negócio, tendo em vista o foco no *core business* e a geração de valor para o acionista. Nesse sentido, os desinvestimentos em refino estão alinhados à gestão de portfólio e melhoria da alocação do capital.

Os desinvestimentos representam, aproximadamente, 50% da capacidade de refino nacional, totalizando 1,1 milhão de barris por dia de petróleo processado, e consideram, a venda integral dos seguintes ativos:

- Refinaria Abreu e Lima (RNEST), em Pernambuco;
- Unidade de Industrialização do Xisto (SIX), no Paraná;
- Refinaria Landulpho Alves (RLAM), na Bahia;
- Refinaria Gabriel Passos (REFAG), em Minas Gerais;
- Refinaria Presidente Getúlio Vargas (REPAR), no Paraná;
- Refinaria Alberto Pasquaini (REFAP), no Rio Grande do Sul;
- Refinaria Isaac Sabbá (REMAN), no Amazonas; e
- Lubrificantes e Derivados de Petróleo do Nordeste (LUBNOR), no Ceará.

A venda dessas oito refinarias será conduzida de acordo com a Sistemática de Desinvestimentos da Petrobras, a qual é importante ser conhecida por esta Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Atualmente, a Petrobras possui endividamento da ordem de US \$ 101 bilhões, o dobro da média das dez maiores empresas de petróleo do



mundo. Ademais, o pagamento de juros elevados consome cerca de 35% do caixa operacional.

Desse modo, a gestão do portfólio da Petrobras é fundamental para aumentar a participação da empresa em segmentos com maior vantagem competitiva e maior rentabilidade, com o objetivo de reduzir o endividamento.

Portanto, apresentamos este requerimento para que seja realizada audiência pública e sejam debatidas as consequências econômicas e a estratégia de desinvestimentos da Petrobras, em relação ao parque de refino.

Sala da Comissão, 11 de novembro de 2019.

Senador Marcos Rogério
(DEM - RO)



SF/19611.46988-56 (LexEdit)

22

REQ
00079/2019



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luiz do Carmo

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 a má qualidade da prestação de serviços pela ENEL aos consumidores de energia elétrica no Estado do Goiás.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

1. Sr. Ronaldo Ramos Caiado - Governador do Estado do Goiás
2. Sr. Bento Albuquerque - Ministro de Estado de Minas e Energia
3. Sr. José Luis Salas - Diretor-Presidente da Enel Distribuição Goiás
4. Sr. André Pepitone da Nóbrega - Diretor-Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL)
5. Sr. Saldanha Marinho - Presidente da Confederação Nacional de Municípios (CNM)
6. Sr. Haroldo Naves Soares - Presidente da Federação Goiana de Municípios (FGM)

JUSTIFICAÇÃO

Em fevereiro de 2017 celebrou-se a assinatura do contrato de venda da Companhia de Distribuição do Estado de Goiás – CELG entre o então Governador Marconi Perillo e a ENEL, empresa italiana de energia, representada pelo seu Presidente no Brasil Carlo Zorzoli.

A despeito dos alertas que se viam à época de que o negócio seria danoso tanto aos cofres públicos quanto aos próprios consumidores de energia elétrica, a transação terminou por ser concluída sob a alegada transferência ao Estado de R\$ 1,1 bilhão.

Argumentava o então governador que a empresa italiana deveria investir, até o ano de 2020, outros 3 bilhões de reais em tecnologia capaz de melhorar a qualidade do serviço prestado à população, com vistas à redução do prazo de falta de energia, quando viesse a faltar.

Outra afirmação incisiva que os envolvidos na transação faziam era que não haveria mudanças no valor da fatura. O próprio Presidente da Eletrobrás, a empresa co-participante da venda afirmava não acreditar que a tarifa viria a subir. Mas não foi essa a constatação a que se chegou ao longo desses quase três anos de atuação da Enel no Estado de Goiás.

Segundo levantamento feito pelo Jornal *O Popular*, o preço da energia aumentou em 27% desde que a empresa italiana assumiu os serviços que eram prestados pela CELG.

A despeito desse incremento financeiro no caixa da Enel, não houve qualquer contrapartida em transferência de benefícios à população goiana. Muito pelo contrário, tem se constatado um incremento do número de reclamações de usuários junto à Agência Goiana de Regulamentação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos – AGR. Somente no corrente ano, 133 mil reclamações já foram



realizadas, o que significa que Goiás representa 14,4% de consumidores insatisfeitos ou prejudicados pela má prestação de serviços de distribuição de energia elétrica no País.

Diante desse fato, a AGR viu-se obrigada a utilizar-se dos mecanismos legais de que dispõe e multou a distribuidora no valor de R\$ 62 milhões por conta da má qualidade de serviços prestados no Estado, não sendo esta a primeira ocorrência registrada. Ainda neste ano de 2019, já foram emitidas duas outras multas totalizando R\$ 13,4 milhões.

Com toda fundamentação, a Agência Goiana de Regulamentação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos sustenta que a Enel não cumpre o Plano de Resultados acordado com o governo, além de ter problemas estruturais.

Segundo a chefe da Procuradoria Setorial da AGR, o principal problema constatado durante o trabalho de fiscalização está relacionado ao serviço prestado à população.

Dessa forma, com vistas a oferecer à população goiana a colaboração deste Senado Federal à solução definitiva desse grave problema estrutural que vem se constatando desde a privatização da CELG, quando se deveria esperar por uma melhoria substancial na qualidade dos serviços prestados, requeremos a realização de audiência pública para debater esse tema pilar para o desenvolvimento do Estado.

Solicitamos, ainda, que sejam convidados para a referida audiência pública o Governador Ronaldo Caiado, que tem empreendido esforços hercúleos para contornar os problemas advindos à população do Estado.

Além disso, indicamos, também, os nomes do Sr. Bento Albuquerque - Ministro de Estado de Minas e Energia, do Sr. José Luis Salas - Diretor Presidente da Enel Distribuição Goiás, do Sr. André Pepitone da Nóbrega - Diretor-Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), do Sr. Saldanha Marinho -



Presidente da Confederação Nacional de Municípios (CNM) e do Sr. Haroldo Naves Soares – Presidente da Federação Goiana de Municípios (FGM) que poderão dar ao plenário desta Comissão as contribuições que julgarem necessárias para o equacionamento da questão.

Sala da Comissão, 20 de novembro de 2019.

Senador Luiz do Carmo
(MDB - GO)



SF/19653.67334-06 (LexEdit)

23

REQ
00080/2019



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Marcos Rogério

REQUERIMENTO Nº DE - CI



Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 90, inciso XIII e art. 142 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de diligência externa em Machadinho do Oeste (Rondônia), com o objetivo de discutir a implantação do empreendimento da Usina Hidrelétrica (UHE) Tabajara na região.

JUSTIFICAÇÃO

A Usina Hidrelétrica (UHE) Tabajara está prevista para ser implantada no Rio Ji-Paraná, afluente do Rio Madeira, em trecho situado no município de Machadinho do Oeste, Estado de Rondônia.

É uma usina de médio porte que contará com potência instalada de 400 megawatts (MW) e uma geração média de energia de 237,56 MW. Além disso, estima-se a criação de aproximadamente 7500 empregos diretos e indiretos, bem como investimentos da ordem de mais de R\$ 350 milhões em ações socioambientais na região.

Ademais, a instalação de uma usina representa o aumento da arrecadação de tributos pelo Governos Estadual e Municipal, além do desenvolvimento da infraestrutura regional.

Desse modo, no intuito de fomentar o debate com a população local sobre a implantação da UHE Tabajara, apresentamos este Requerimento de diligência externa.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2019.

**Senador Marcos Rogério
(DEM - RO)**

