



# SENADO FEDERAL

**COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA**

## **PAUTA DA 3ª REUNIÃO**

**(3ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura)**

**28/03/2017  
TERÇA-FEIRA  
às 09 horas**

**Presidente: Senador Eduardo Braga  
Vice-Presidente: Senador Acir Gurgacz**



**Comissão de Serviços de Infraestrutura**

**3ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA  
DA 55ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 28/03/2017.**

**3ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA**

***Terça-feira, às 09 horas***

**SUMÁRIO**

<b>ITEM</b>	<b>PROPOSIÇÃO</b>	<b>RELATOR (A)</b>	<b>PÁGINA</b>
<b>1</b>	<b>PLC 85/2008</b> - Não Terminativo -	<b>SEN. ELMANO FÉRRER</b>	<b>9</b>
<b>2</b>	<b>PLS 379/2008</b> - Terminativo -	<b>SEN. FERNANDO BEZERRA COELHO</b>	<b>36</b>
<b>3</b>	<b>PLS 291/2013</b> - Terminativo -	<b>SEN. FLEXA RIBEIRO</b>	<b>55</b>
<b>4</b>	<b>PLS 702/2015</b> - Terminativo -	<b>SEN. LASIER MARTINS</b>	<b>74</b>
<b>5</b>	<b>RQI 5/2017</b> - Não Terminativo -		<b>81</b>
<b>6</b>	<b>RQI 6/2017</b> - Não Terminativo -		<b>84</b>

## COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Eduardo Braga

VICE-PRESIDENTE: Senador Acir Gurgacz

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES		SUPLENTE
	<b>PMDB</b>	
Renan Calheiros(7)	AL (61) 3303-2261	1 Hélio José(7) DF (61) 3303-6640/6645/6646
Eduardo Braga(7)	AM (61) 3303-6230	2 VAGO(7)(9)
Romero Jucá(7)	RR (61) 3303-2112 / 3303-2115	3 Rose de Freitas(7) ES (61) 3303-1156 e 1158
Elmano Férrer(7)	PI (61) 3303-1015/1115/1215/2415/3055/3056/4847	4 Jader Barbalho(7) PA (61) 3303.9831, 3303.9832
Raimundo Lira(7)	PB (61) 3303.6747	5 VAGO
	<b>Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PDT, PT)</b>	
Ângela Portela(PT)(3)	RR	1 Fátima Bezerra(PT)(3) RN (61) 3303-1777 / 1884 / 1778 / 1682
Jorge Viana(PT)(3)	AC (61) 3303-6366 e 3303-6367	2 Gleisi Hoffmann(PT)(3) PR (61) 3303-6271
José Pimentel(PT)(3)	CE (61) 3303-6390 /6391	3 Humberto Costa(PT)(3) PE (61) 3303-6285 / 6286
Paulo Rocha(PT)(3)	PA (61) 3303-3800	4 Lindbergh Farias(PT)(3) RJ (61) 3303-6427
Acir Gurgacz(PDT)(3)	RO (061) 3303-3131/3132	5 Regina Sousa(PT)(3) PI (61) 3303-9049 e 9050
	<b>Bloco Social Democrata(PSDB, PV, DEM)</b>	
Ataídes Oliveira(PSDB)(2)	TO (61) 3303-2163/2164	1 José Agripino(DEM)(6) RN (61) 3303-2361 a 2366
VAGO(2)(8)		2 VAGO
Flexa Ribeiro(PSDB)(2)	PA (61) 3303-2342	3 VAGO
Ronaldo Caiado(DEM)(6)	GO (61) 3303-6439 e 6440	4 VAGO
	<b>Bloco Parlamentar Democracia Progressista(PP, PSD)</b>	
Otto Alencar(PSD)(4)	BA (61) 3303-1464 e 1467	1 Lasier Martins(PSD)(4) RS (61) 3303-2323
Wilder Morais(PP)(4)	GO (61)3303 2092 a (61)3303 2099	2 Ivo Cassol(PP)(4) RO (61) 3303.6328 / 6329
Roberto Muniz(PP)(4)	BA (61) 3303-6790/6775	3 Gladson Cameli(PP)(4) AC (61) 3303-1123/1223/1324/1347/4206/4207/4687/4688/1822
	<b>Bloco Parlamentar Socialismo e Democracia(PPS, PSB, PCdoB, REDE)</b>	
Vanessa Grazziotin(PCdoB)(1)	AM (61) 3303-6726	1 Antonio Carlos Valadares(PSB)(1) SE (61) 3303-2201 a 2206
Fernando Bezerra Coelho(PSB)(1)	PE (61) 3303-2182	2 VAGO
VAGO		3 VAGO
	<b>Bloco Moderador(PTB, PSC, PRB, PR, PTC)</b>	
Wellington Fagundes(PR)(5)	MT (61) 3303-6213 a 6219	1 Armando Monteiro(PTB)(5) PE (61) 3303 6124 e 3303 6125
Vicentinho Alves(PR)(5)	TO (61) 3303-6469 / 6467	2 Thieres Pinto(PTB)(5) RR 33036315
Pedro Chaves(PSC)(5)	MS	3 Magno Malta(PR)(5) ES (61) 3303-4161/5867

- (1) Em 09.03.2017, os Senadores Vanessa Grazziotin e Fernando Bezerra Coelho foram designados membros titulares; e o Senador Antonio Carlos Valadares, membro suplente, pelo Bloco Socialismo e Democracia, para compor o colegiado (Memo. 9/2017-BLSDEM).
- (2) Em 09.03.2017, os Senadores Ataídes Oliveira, Cássio Cunha Lima e Flexa Ribeiro foram designados membros titulares, pelo Bloco Social Democrata, para compor o colegiado (Of. 33/2017-GLPSDB).
- (3) Em 09.03.2017, os Senadores Ângela Portela, Jorge Viana, José Pimentel, Paulo Rocha e Acir Gurgacz foram designados membros titulares; e os Senadores Fátima Bezerra, Gleisi Hoffmann, Humberto Costa, Lindbergh Farias e Regina Sousa, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor o colegiado (Of. 6/2017-GLBPRD).
- (4) Em 09.03.2017, os Senadores Otto Alencar, Wilder Morais e Roberto Muniz foram designados membros titulares; e os Senadores Lasier Martins, Ivo Cassol e Gladson Cameli, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia Progressista, para compor o colegiado (Memo. 30/2017-BLDPRO).
- (5) Em 09.03.2017, os Senadores Wellington Fagundes, Vicentinho Alves e Pedro Chaves foram designados membros titulares; e os Senadores Armando Monteiro, Thieres Pinto e Magno Malta, membros suplentes, pelo Bloco Moderador, para compor o colegiado (Of. nº 5/2017-BLOMOD).
- (6) Em 13.03.2017, o Senador Ronaldo Caiado foi designado membro titular; e o Senador José Agripino, membro suplente, pelo Bloco Social Democrata, para compor o colegiado (Of. nº07/2017-GLDEM).
- (7) Em 14.03.2017, os Senadores Renan Calheiros, Eduardo Braga, Romero Jucá, Elmano Férrer e Raimundo Lira foram designados membros titulares; e os Senadores Hélio José, Garibaldi Alves Filho, Rose de Freitas e Jader Barbalho, membros suplentes, pelo PMDB, para compor o colegiado (Of. nº 33/2017-GLPMDB).
- (8) Em 21.03.2017, o Senador Cássio Cunha Lima deixou de compor, pelo Bloco Social Democrata, a CI (Ofício 105/2017-GLPSDB).
- (9) Em 22.03.2017, o Senador Garibaldi Alves Filho deixou de compor, como membro suplente pelo PMDB, o colegiado (Ofício 72/2017-GLPMDB).

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](mailto:ci@senado.gov.br)



SENADO FEDERAL  
SECRETARIA-GERAL DA MESA

**3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA  
55ª LEGISLATURA**

**Em 28 de março de 2017  
(terça-feira)  
às 09h**

**PAUTA**  
3ª Reunião, Extraordinária

**COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI**

	Deliberativa
<b>Local</b>	Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 13

# PAUTA

## ITEM 1

### PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 85, de 2008

- Não Terminativo -

*Inclui a ligação ferroviária EF-410 e a ferrovia transversal EF-225, previstas na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação, entre os trechos integrantes da Ferrovia Transnordestina.*

**Autoria:** BETINHO ROSADO

**Relatoria:** Senador Elmano Férrer

**Relatório:** Pela rejeição

#### **Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

[Parecer \(CCJ\)](#)

## ITEM 2

### PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 379, de 2008

- Terminativo -

*Dispõe sobre incentivo à exploração e implantação de centrais de geração a partir de fonte eólica e dá outras providências.*

**Autoria:** Senador Renato Casagrande

**Relatoria:** Senador Fernando Bezerra Coelho

**Relatório:** Pela rejeição

#### **Observações:**

1. *Matéria tem parecer da CAE, pela rejeição;*

2. *Matéria constou da pauta de 06/07/2016 e 23/03/2017, ocasião em que foi lido o relatório e concedida vista coletiva.*

#### **Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

[Parecer \(CAE\)](#)

## ITEM 3

### PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 291, de 2013

- Terminativo -

*Altera a Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, para regular a cobrança pela prestação dos serviços de esgotamento sanitário.*

**Autoria:** Senador Cyro Miranda

**Relatoria:** Senador Flexa Ribeiro

**Relatório:** Pela aprovação nos termos do substitutivo

#### **Observações:**

1. *Matéria tem parecer da CMA, pela aprovação com uma emenda.*

2. *Aprovado o substitutivo, a matéria será submetida a turno suplementar, nos termos do art. 282 do RISF.*

**Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

[Parecer \(CMA\)](#)

**ITEM 4**

**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

**Relatoria:** Senador Lasier Martins

**Relatório:** Pela aprovação nos termos do substitutivo

**Observações:**

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

**Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

**ITEM 5**

**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 5 de 2017**

*Requer a realização de audiência pública, no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura, a fim de instruir o PLS nº 37, de 2011, que "altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, para incluir a obrigatoriedade de as concessionárias e permissionárias de serviço público de distribuição de energia elétrica substituírem redes aéreas de distribuição de energia por redes subterrâneas em cidades com mais de 100 mil habitantes e dá outras providências".*

**Autoria:** Senador Elmano Férrer

**Textos da pauta:**

[Requerimento \(CI\)](#)

**ITEM 6**

**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 6 de 2017**

*Requer a realização de diligência na cidade de Porto Velho (RO), para debater o processo de Concessão / Duplicação da BR 364 – Trecho Comodoro - Porto Velho, bem como as previsões da execução das obras do Contorno de Porto Velho.*

**Autoria:** Senador Acir Gurgacz

**Textos da pauta:**  
[Requerimento \(CI\)](#)

1

**PARECER Nº           , DE 2017**

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 85, de 2008 (Projeto de Lei nº 5.095, de 2005, na Casa de origem), do Deputado BETINHO ROSADO, que *inclui a ligação ferroviária EF-410 e a ferrovia transversal EF-225, previstas na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação, entre os trechos integrantes da Ferrovia Transnordestina.*



Relator: Senador **ELMANO FÉRRER**

**I – RELATÓRIO**

Submete-se ao exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 85, de 2008 (Projeto de Lei nº 5.095, de 2005, na Casa de origem), de autoria do Deputado Betinho Rosado, que “inclui a ligação ferroviária EF-410 e a ferrovia transversal EF-225, previstas na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação, entre os trechos integrantes da Ferrovia Transnordestina”.

A Ferrovia Transnordestina é constituída por um conjunto de trechos ferroviários pertencentes à União, que foram concedidos à Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN). Move o autor a apresentar o projeto de lei o fato de trecho ferroviário entre Mossoró (RN) e Sousa (PB) não ter sido incluído no contrato de concessão, o que representaria uma falha do contrato, devido ao potencial econômico dessa ligação. Na justificacão da proposição original na Câmara dos Deputados, o autor informa, ainda, que esse trecho, que já consta do Plano Nacional de Viação (PNV), encontra-se sucateado, por não ter recebido os investimentos necessários para sua manutenção. O objetivo do projeto, portanto, é a inclusão desse ramal

ferroviário entre as obras a serem realizadas no chamado “Projeto Ferrovia Transnordestina”.

Na Câmara dos Deputados, a iniciativa foi aprovada na Comissão de Viação e Transportes, que incorporou ao projeto, com a mesma finalidade, o trecho da Ferrovia EF-225 entre Cabedelo (PB) e Arrojado (CE); e na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, que acompanhou a alteração promovida pela comissão de mérito.

No Senado, inicialmente a proposição foi distribuída, com exclusividade, à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI).

Posteriormente, a requerimento desta Comissão, o projeto foi encaminhado à Comissão de Constituição de Justiça (CCJ) em conjunto com diversos outros projetos de lei que tinham por objetivo a alteração de características ou a inclusão de novos componentes nas relações descritivas da infraestrutura de transportes constantes do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973. O Parecer da CCJ concluiu que tais projetos são inconstitucionais, porém considerou que o PLC nº 85, de 2008, não se enquadrava no objeto da consulta.

Após retornar à CI, a proposição foi arquivada ao final da legislatura passada. No entanto, mediante o Requerimento nº 251, de 2015, de autoria do Senador Walter Pinheiro, a proposição voltou a tramitar, retornando ao exame exclusivo desta Comissão.

Não foram oferecidas emendas.

## II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno, compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura opinar sobre as matérias pertinentes a transportes terrestres. Nesta Comissão, também os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deverão ser analisados.

A Constituição Federal estabelece no art. 21, XII, *d*, a competência da União para explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, o serviço de transporte ferroviário que transponha os limites de Estado ou Território.



No exercício dessa competência, o Ministério dos Transportes outorgou à Companhia Ferroviária do Nordeste a concessão de um conjunto de trechos ferroviários, que se convencionou denominar “Ferrovia Transnordestina”. A outorga da concessão foi efetivada por Decreto Presidencial de 30 de dezembro de 1997 e tem prazo de vigência de 30 anos, prorrogáveis por igual período. Entre os trechos da malha concedida descritos no Anexo I do contrato consta o ramal de 243 km entre **Souza (PB) e Mossoró (RN)**, que já se encontrava com tráfego suspenso à época da assinatura do contrato.

Também o trecho entre **Arrojado (CE) e Cabedelo (PB)** encontra-se concedido, conforme consta da Resolução nº 4.042, de 22 de fevereiro de 2013, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que autorizou a cisão da concessionária da Malha Nordeste em duas companhias abertas. De acordo com a citada resolução, o trecho em questão passou a fazer parte da denominada Malha I, composta pelos seguintes trechos: São Luiz – Mucuripe, Arrojado – Cabedelo e Macau – Recife.

Ainda que a exploração dos dois ramais ferroviários citados no PLC nº 85, de 2008 – EF-410 e EF-225 – já não houvessem sido outorgados à iniciativa privada, não seria possível incluí-los nos contratos firmados por meio de lei. A definição do objeto dos contratos de concessão a serem firmados pela União é uma função tipicamente administrativa, de responsabilidade exclusiva do Poder Executivo. Em se tratando de um contrato já firmado, sua alteração unilateral, desacompanhada de medidas aptas a proporcionar o devido reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, violaria a segurança jurídica assegurada aos contratantes. O projeto contraria, portanto, os princípios da independência dos Poderes e do ato jurídico perfeito, inscritos nos arts. 2º e 5º, XXXVI, da Constituição, respectivamente.

Sendo assim, embora possamos estar de acordo quanto à necessidade de investimento nas ligações Mossoró (RN) - Sousa (PB) e Cabedelo (PB) - Arrojado (CE), entendemos que o Projeto em análise é inconstitucional.



SF/17144.74429-00

**III – VOTO**

Diante do exposto, voto pela **REJEIÇÃO**, por  
inconstitucionalidade, do PLC nº 85, de 2008.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SF/17144.74429-00



**SENADO FEDERAL**  
**PROJETO DE LEI DA CÂMARA**  
**Nº 85, DE 2008**  
(nº 5.095/2005, na Casa de origem)

Inclui a ligação ferroviária EF-410 e a ferrovia transversal EF-225, previstas na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação, entre os trechos integrantes da Ferrovia Transnordestina.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º São incluídas, entre as ligações ferroviárias integrantes na Ferrovia Transnordestina, definidas na Lei nº 9.060, de 14 de junho de 1995, as ligações ferroviárias assinaladas, constantes da Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, com os seguintes pontos de passagem:

I - EF-410 - Entroncamento com EF-415 - Areia Branca - Mossoró - Sousa, nos Estados do Rio Grande do Norte e Paraíba;

II - EF-225 - Cabedelo - João Pessoa - Entroncamento com EF-101 - Sousa - Entroncamento com EF-116 - Arrojado, nos Estados da Paraíba e Ceará.

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

### **PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 5.095, DE 2005**

Inclui a ligação ferroviária EF - 410, prevista no anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que instituiu o Plano Nacional de Viação, entre os trechos integrantes da Ferrovia Transnordestina;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É incluída, entre as ligações ferroviárias integrantes da Ferrovia Transnordestina, definidas na Lei nº 9.060, de 14 de junho de 1995, a seguinte ligação ferroviária, constante da Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, com os seguintes pontos de passagem:

I – EF-410 – Entroncamento com EF-415 – Areia Branca – Mossoró – Sousa, nos Estados do Rio Grande do Norte e Paraíba.

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

#### **JUSTIFICAÇÃO**

A Ferrovia Transnordestina é reconhecidamente uma via essencial para a integração econômica e social da região Nordeste do Brasil, que irá possibilitar o barateamento do frete dos produtos que chegam de outras regiões para a população nordestina e dos que partem dos estados do Nordeste para outros estados brasileiros, permitir o avanço da multimodalidade e da distribuição logística intra-regional, bem como contribuir para o desenvolvimento social e econômico das localidades em sua área de influência.

O projeto da Ferrovia Transnordestina tem como principal finalidade realizar a integração da antiga Malha Nordeste da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, hoje concedida à Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN. Essa integração possibilitará uma otimização dessa malha, por meio da interiorização das ligações, que hoje se encontram extremamente concentradas no litoral.

No contrato de concessão da Malha Nordeste à CFN, fica estabelecido que a responsabilidade de construção dos trechos previstos da Ferrovia Transnordestina é da União, cabendo à Concessionária realizar os investimentos na manutenção da malha e em material rodante. Por essa razão, o atual projeto da Ferrovia Transnordestina engloba a construção de novos trechos a ser feita pelo poder público, e a recuperação de trechos existentes, a ser realizada pela CFN.

Em nosso ponto de vista, uma das graves falhas do projeto da Ferrovia Transnordestina é a não inclusão da reconstrução do trecho ferroviário entre Mossoró/RN e Sousa/PB, que devido a sua importância já está incluído entre as ferrovias constantes do Plano Nacional de Viação – PNV, desde sua criação, em 1973. Em virtude do grande período de tempo sem receber os investimentos necessários, esse importante trecho foi sendo paulatinamente sucateado, sendo, por fim, desativado.

Para se ter uma idéia da importância dessa ligação, a estimativa de cargas que poderiam ser transportadas por esse ramal, considerando apenas as cargas com origem na zona homogênea mossoroense, monta, em 2005, a aproximadamente 2,6 milhões de toneladas, distribuídas basicamente entre sal (cloreto de sódio) bruto, moído ou refinado, calcário, telhas, cimento e combustíveis.

Todos esses produtos possuem características extremamente compatíveis com o transporte ferroviário, como grandes volumes e baixo valor agregado, o que geraria uma economia muito grande no seu transporte por esse modal, especialmente no processo de interiorização das cargas, em distâncias superiores a 400 km. Distâncias superiores a esta seriam facilmente atingidas, por meio da integração do ramal com o restante da Malha Nordeste, o que deverá ocorrer em Sousa/PB.

Dessa forma, seria possível a utilização plena dos modais de transporte na região, cada um atuando de forma otimizada e gerando benefícios para toda a população nordestina, especialmente para o pleno desenvolvimento dos municípios da área de influência da ferrovia. O transporte hidroviário de cabotagem continuaria a ser utilizado no transporte litorâneo de grandes distâncias, o modal rodoviário serviria para agilizar a distribuição em distâncias curtas, e o ferroviário complementar a logística intra e inter-regional, atuando onde esse modal mostra-se mais economicamente viável.

Como forma de corrigir essa grave distorção no projeto da Ferrovia Transnordestina, propomos a inclusão desse importante ramal ferroviário, a EF-410, entre as obras a serem realizadas no chamado "Projeto Transnordestina", de forma a possibilitar uma melhor integração e viabilização da malha, além da otimização do transporte na região.

Por todo o exposto, devido ao alcance social e econômico da medida que aqui apresentamos, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação dessa matéria.

Sala das Sessões, em 26 de abril de 2005.

Deputado BETINHO ROSADO

#### LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

##### LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

##### LEI Nº 9.060, DE 14 DE JUNHO DE 1995.

Inclui ligações ferroviárias na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

.....

*(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura.)*

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 4/06/2008.

**PARECER Nº           , DE 2013**

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre a Consulta nº 1, de 2013, da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), sobre a constitucionalidade e a juridicidade dos projetos de lei que visam a alterar as relações descritivas da infraestrutura de transportes constantes do anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação.

**RELATOR: Senador WALTER PINHEIRO**

**I – RELATÓRIO**

A Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) requer, com fundamento no art. 101, V, do Regimento Interno do Senado Federal, manifestação da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) “quanto à constitucionalidade e à juridicidade dos projetos de lei que visam à alteração de características ou à inclusão de novos componentes nas relações descritivas da infraestrutura de transportes constantes do anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação (PNV), em face da edição da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação (PNV)”.

A Consulta tem origem no Requerimento nº 38, de 2012, apresentado pela Senadora Lúcia Vânia, então presidente da CI, que foi aprovado pela Comissão no dia 12 de setembro de 2012.

A justificação do requerimento esclarece que o objetivo da iniciativa é padronizar o entendimento do Senado Federal com relação à matéria, uma vez que há dúvida sobre a vigência ou não do anexo da Lei

nº 5.917, de 1973, cuja alteração é objeto de várias proposições em tramitação no Congresso Nacional.

Tendo em vista, ainda, que a maioria desses projetos visa a federalizar componentes da infraestrutura estadual de transportes ou a incluir novos componentes na infraestrutura federal, solicita-se à CCJ que se manifeste também quanto à constitucionalidade de tais iniciativas frente à competência da União para “estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação” (art. 21, inciso XXI, da Constituição Federal) ou a outras normas constitucionais consideradas pertinentes.

## **II – ANÁLISE**

Nos termos do art. 101, V, do Regimento Interno, compete à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania “opinar sobre assunto de natureza jurídica ou constitucional que lhe seja submetido, em consulta, pelo Presidente, de ofício, ou por deliberação do Plenário, ou por outra comissão”. Os assuntos submetidos à CCJ com base nesse dispositivo deverão ser analisados em abstrato, devendo o parecer aprovado orientar a análise posterior pela Casa de proposições específicas, já em tramitação ou que venham a ser apresentadas no futuro. A presente consulta deve ser respondida, portanto, em tese, mediante um parecer único, que deverá orientar a atuação do Senado não apenas com relação aos 51 projetos atualmente pendentes de análise, mas também aos eventuais futuros projetos que venham a tramitar na Casa.

### **a) O Plano Nacional de Viação**

A Lei nº 5.917, de 1973, aprova o Plano Nacional de Viação (PNV) e dá outras providências. A definição de “Plano Nacional de Viação” encontra-se no item “1” do Anexo desta Lei, alterado pela Lei nº 6.261, de 1975:

1.1 Entende-se pela expressão “Plano Nacional de Viação”, mencionada no art. 8º, item XI, da Constituição Federal, o conjunto de Princípios e Normas Fundamentais enumerados no art. 3º desta lei, aplicáveis ao Sistema Nacional de Viação em geral, visando atingir os

objetivos mencionados (art. 2º), bem como o conjunto particular das infra-estruturas viárias explicitadas nas Relações Descritivas desta lei, e correspondentes estruturas operacionais, atendidas as definições da seção 1.2 a seguir.

1.2 O Sistema Nacional de Viação é constituído pelo conjunto dos Sistemas Nacionais Rodoviário, Ferroviário, Portuário, Hidroviário, Aeroviário e de Transportes Urbanos e compreende:

a) infra-estrutura viária, que abrange as redes correspondentes às modalidades de transporte citadas, inclusive suas instalações acessórias e complementares;

b) estrutura operacional, compreendendo o conjunto de meios e atividades estatais, diretamente exercidos em cada modalidade de transporte e que são necessários e suficientes ao uso adequado da infra-estrutura mencionada na alínea anterior;

c) mecanismos de regulamentação e de concessão referentes à construção e operação das referidas infra-estrutura e estrutura operacional.

O Plano Nacional de Viação desdobra-se, portanto, em três componentes básicos: “objetivos”, “princípios e normas fundamentais aplicáveis ao sistema nacional de viação” e “conjunto particular das infraestruturas viárias”.

O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é “permitir o estabelecimento da infraestrutura de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar” (art. 2º).

Para atingi-lo, foram estabelecidos doze princípios e normas fundamentais (art. 3º), que podem ser assim resumidos: coordenação entre os sistemas federal, estaduais e municipais; seleção de alternativas mais eficientes, com base em planos diretores e estudos de viabilidade técnico-econômica; aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes; política econômica que reflita o custo econômico de cada serviço em regime de eficiência e ressarcimento de serviços antieconômicos solicitados pelo poder público; liberdade de escolha da modalidade de transporte pelos usuários; condicionamento da execução de obras à existência prévia de

estudos econômicos que justifiquem sua prioridade e de projetos de engenharia final; aquisição de equipamentos e execução de instalações precedidas de estudos técnicos e econômico-financeiros; adoção de soluções adequadas ao desenvolvimento científico e tecnológico mundial; adoção de critérios econômicos nos investimentos e na operação, ressalvadas as necessidades da segurança nacional e de caráter social; vinculação dos recursos gerados no setor aos investimentos e operações de interesse econômico; avaliação de investimentos integrantes de projetos agrícolas, industriais e de colonização condicionada à análise dos benefícios e custos do projeto integrado; coordenação entre os sistemas metropolitanos e municipais e compatibilização com os demais sistemas.

O “conjunto particular das infraestruturas viárias” encontra-se no anexo, que contém a conceituação, a nomenclatura e as relações descritivas dos Sistemas Nacionais Rodoviário, Ferroviário, Portuário, Hidroviário e Aeroviário.

A implementação do PNV deveria ocorrer “no contexto dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e dos Orçamentos Plurianuais de Investimento” (art. 3º) e seu conteúdo seria revisto de cinco em cinco anos, com base em sistemática de planejamento estabelecida pelo Conselho Nacional de Transportes (art. 9º).

A Lei também previa a elaboração e revisão de Planos Viários por Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios, “com a finalidade de obter-se adequada articulação e compatibilidade entre seus sistemas viários e destes com os sistemas federais de Viação”, com base em sistemática de verificação estabelecida pelo extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) (art. 10). Os planos estaduais deveriam ser submetidos à apreciação do DNER, que os encaminharia ao Conselho Nacional de Transportes. Os planos municipais seriam submetidos à apreciação dos Estados e, uma vez aprovados, encaminhados ao DNER. O cumprimento dessa sistemática era condição para o recebimento pelas unidades federadas da respectiva parcela do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos.

Os recursos do Orçamento Geral da União, por sua vez, só poderiam ser empregados em vias, portos e aeródromos constantes de programas ou planos, oficiais, anuais ou plurianuais, e enquadrados nos respectivos sistemas de viação (art. 7º).

A Lei nº 5.917, de 1973, foi posteriormente alterada por outras 47 Leis (são as de número 6.261, de 1975; 6.346, de 1976; 6.406 e 6.504, de 1977; 6.555 e 6.574, de 1978; 6.630, 6.648 e 6.671, de 1979; 6.776, 6.933 e 6.976, de 1980; 7.003, de 1982; 7.436, de 1985; 7.581, de 1986; 9.060 e 9.078, de 1995; 9.830 e 9.852, de 1999; 10.030 e 10.031, de 2000; 10.540, 10.606, de 2002; 10.680, 10.739 e 10.789, de 2003; 10.960 e 11.003, de 2004; 11.122, de 2005; 11.297 e 11.314, de 2006; 11.482, 11.475, 11.518 e 11.550, de 2007; 11.701, 11.729, 11.731, 11.772, 11.862, 11.879 e 11.880, de 2008; 11.911, 11.968 e 12.058, de 2009; 12.247 e 12.264, de 2010; 12.409, de 2011), das quais apenas uma não alterou as relações descritivas dos sistemas nacionais de viação.

#### **b) Do Plano Nacional de Viação ao Sistema Nacional de Viação**

A Lei nº 5.917, de 1973, foi editada com fundamento no art. 8º, inciso XI, Constituição de 1967, com a redação que lhe deu a Emenda Constitucional nº 1, de 1969, segundo o qual compete à União estabelecer o plano nacional de viação.

Dispositivos semelhantes constaram das Constituições de 1934 (art. 5º, IX) e 1946 (art. 5º, X). Com base no último, editou-se a Lei nº 4.592, de 1964, que “aprova o Plano Nacional de Viação” e a Lei nº 4.540, de 1964, que “dispõe sobre a elaboração e execução de Planos Quadrienais de Obras para a implantação do Plano Nacional de Viação”, revogadas pela Lei nº 5.917, de 1973. A exemplo desta, a Lei nº 4.592, de 1964, também continha relações descritivas das rodovias, ferrovias, portos, vias navegáveis e aeroportos do Plano Nacional de Viação.

Na Constituição de 1988, a competência da União para “estabelecer o plano nacional de viação”, foi substituída pela competência para “estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação” (art. 21, XXI). A ruptura com a expressão “plano nacional de viação”, que

vinha sendo empregada desde a Constituição de 1946, evidencia claramente a intenção do Constituinte no sentido de descontinuar a prática da incorporação à lei das relações descritivas da infraestrutura de transportes. Uma simples comparação do texto da Constituição com o da Lei nº 5.917, de 1973, permite concluir que a fonte de inspiração dos “princípios e diretrizes do sistema nacional de viação” é o art. 3º da Lei, que contém os “princípios e normas fundamentais aplicáveis ao sistema nacional de viação”.

Essa competência encontra-se inserida no art. 21 da Constituição, identificado pela doutrina jurídica como voltado para as competências administrativas da União, em contraponto ao art. 22, destinado às competências legislativas. Apesar disso, o estabelecimento de princípios e diretrizes deve ser reconhecido, pela sua própria natureza, como uma competência legislativa, ainda que isso leve à conclusão de que houve uma técnica na alocação do dispositivo.

A despeito dessa conclusão, deve-se também reconhecer ao Poder Executivo a competência para editar normas infralegais sobre a matéria. Nesse sentido, a Lei nº 10.233, de 2001, que “dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre”, criou o Conselho Nacional de Integração das Políticas de Transporte (CONIT), com atribuição de “propor ao Presidente da República políticas nacionais de integração dos diferentes modos de transporte de pessoas e bens” (art. 5º), podendo: propor medidas que propiciem integração e harmonização das políticas de transporte aéreo, aquaviário e terrestre; definir elementos de logística multimodal; harmonizar as políticas e articular os órgãos federais, estaduais, distritais e municipais; aprovar as políticas de atendimento das áreas mais remotas e de difícil acesso do País; e aprovar as revisões periódicas das redes de transporte, propondo as reformulações do Sistema Nacional de Viação (art. 6º). A estrutura e o funcionamento do Conit foram disciplinados pelo Decreto nº 6.550, de 2008. Sua composição inclui oito ministros e seis representantes da sociedade civil, designados pelo Presidente da República, entre representantes de usuários, de prestadores de serviços e de empresas dos setores de infraestrutura e indústria de transportes. A sociedade civil também poderá participar de comitês técnicos constituídos para analisar matérias específicas.

### **c) O Sistema Nacional de Viação**

A Lei nº 10.233, de 2001, que criou o Conit, contém também um capítulo sobre o Sistema Nacional de Viação, em que se estabelece seu conceito e seus objetivos essenciais (arts. 2º a 4º).

Uma disciplina completa somente veio a ser fixada pela Lei nº 12.379, de 2011, que “dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação – SNV; altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; revoga as Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, 6.346, de 6 de julho de 1976, 6.504, de 13 de dezembro de 1977, 6.555, de 22 de agosto de 1978, 6.574, de 30 de setembro de 1978, 6.630, de 16 de abril de 1979, 6.648, de 16 de maio de 1979, 6.671, de 4 de julho de 1979, 6.776, de 30 de abril de 1980, 6.933, de 13 de julho de 1980, 6.976, de 14 de dezembro de 1980, 7.003, de 24 de junho de 1982, 7.436, de 20 de dezembro de 1985, 7.581, de 24 de dezembro de 1986, 9.060, de 14 de junho de 1995, 9.078, de 11 de julho de 1995, 9.830, de 2 de setembro de 1999, 9.852, de 27 de outubro de 1999, 10.030, de 20 de outubro de 2000, 10.031, de 20 de outubro de 2000, 10.540, de 1º de outubro de 2002, 10.606, de 19 de dezembro de 2002, 10.680, de 23 de maio de 2003, 10.739, de 24 de setembro de 2003, 10.789, de 28 de novembro de 2003, 10.960, de 7 de outubro de 2004, 11.003, de 16 de dezembro de 2004, 11.122, de 31 de maio de 2005, 11.475, de 29 de maio de 2007, 11.550, de 19 de novembro de 2007, 11.701, de 18 de junho de 2008, 11.729, de 24 de junho de 2008, e 11.731, de 24 de junho de 2008; revoga dispositivos das Leis nºs 6.261, de 14 de novembro de 1975, 6.406, de 21 de março de 1977, 11.297, de 9 de maio de 2006, 11.314, de 3 de julho de 2006, 11.482, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, e 11.772, de 17 de setembro de 2008; e dá outras providências”.

A lei compõe-se de 46 artigos, distribuídos nos seguintes capítulos: “Disposições Preliminares”, “Do Sistema Federal de Viação”, “Dos Subsistemas Federais de Viação”, “Do Sistema de Viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios”, e “Disposições Transitórias e Finais”. O Capítulo do Sistema Federal de Viação, por sua vez, subdivide-se nas seguintes seções: “Do Subsistema Rodoviário Federal”, “Do Subsistema Ferroviário Federal”, “Do Subsistema Aquaviário Federal” e “Do Subsistema Aeroviário Federal”. O Sistema Nacional de Viação é constituído pela

infraestrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição dos diferentes entes da federação e é composto pelo Sistema Federal de Viação e pelos sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios (art. 2º).

A Lei nº 12.379, de 2011, teve origem na Mensagem nº 1.174, de 1995, do Presidente da República, transformada no Projeto de Lei nº 1.176, de 1995, na Câmara dos Deputados e no Projeto de Lei da Câmara nº 18, de 2000, no Senado Federal. Nos termos da Exposição de Motivos nº 4, de 1995, que acompanha a Mensagem, “a necessidade do estabelecimento desse importante marco de referência para implementação de ações no âmbito do Setor de Transportes decorre da exigência constitucional supracitada e irá *substituir o Plano Nacional de Viação*, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, *inteiramente incompatível com a realidade brasileira atual*” (itálicos nossos). A proposição foi analisada na Câmara dos Deputados pelas Comissões de Viação e Transportes (CVT), Finanças e Tributação (CFT) e Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). No Senado, foi analisada pela Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), e pelo Plenário. O substitutivo aprovado pelo Senado retornou à Câmara dos Deputados, onde foi analisado pelas mesmas comissões e pelo Plenário.

A Presidente da República vetou parcialmente o projeto e comunicou esse fato ao Congresso Nacional por meio da Mensagem nº 1, de 2011. Esses vetos ainda não foram apreciados. Entre os vetos, dois estão na origem da presente consulta: o relativo ao art. 45, que revogava a Lei nº 5.917, de 1973, com suas alterações posteriores; e o relativo aos Anexos I a VII, que continha as relações descritivas das rodovias, da rede rodoviária de integração nacional, das ferrovias, das vias navegáveis interiores, dos portos, das eclusas e outros dispositivos de transposição de nível em rios federais, e dos aeroportos. São as seguintes as razões dos vetos constantes da Mensagem:

Não obstante o mérito de buscar a necessária organização da relação de projetos integrantes do PNV, tal relação não reflete o estado atual do planejamento viário nacional. Com efeito, os Anexos deixaram de incluir projetos hoje constantes do PNV e fundamentais para o desenvolvimento do País, alguns, inclusive, integrantes do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC.

O veto aos Anexos, conjugado com o veto ao art. 45, permite manter em vigor as relações descritivas constantes da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, bem como as leis que as atualizaram, evitando-se prejuízos ao planejamento e aos investimentos da União na infraestrutura viária nacional, e possibilita o reestudo da matéria e a submissão, oportuna, de nova proposta legislativa.

#### **d) Proposições que visam a alterar o Plano Nacional de Viação**

A ausência na Lei nº 12.379, de 2011, de cláusula revocatória levou à continuidade da apresentação e da tramitação de proposições voltadas à alteração das relações descritivas constantes do anexo da Lei nº 5.917, de 1973. Apenas uma proposição propõe a inclusão de infraestruturas em anexos da Lei nº 12.379, de 2011.

A consulta da CI tem por objetivo padronizar uma orientação do Senado Federal com relação às proposições pendentes de sua apreciação, além de outras que viessem a ser futuramente apresentadas. Essas proposições foram encaminhadas à CCJ e podem ser classificadas da seguinte maneira, conforme a relação descritiva alterada e o objetivo buscado:

##### RELAÇÃO DESCRITIVA DAS RODOVIAS

- Municipalização de trecho rodoviário federal: PLS 50/2010;
- Federalização de trechos rodoviários estaduais: ECD 610/2007, PLC 96/2008, PLC 189/2008, PLC 190/2008, PLC 197/2008, PLC 28/2009, PLC 67/2010, PLC 72/2010, PLC 73/2010, PLC 83/2010, PLS 120/2010, PLC 124/2010, PLC 125/2010, PLC 129/2010, PLC 161/2010, PLC 175/2010, PLC 116/2011, PLC 43/2012, PLC 47/2012, PLS 115/2012;
- Extensão de trechos rodoviários federais: SCD 549/1999, SCD 693/2007, PLC 103/2009, PLC 327/2009, PLC 117/2011;
- Construção de novas rodovias federais: PLC 82/2010, PLC 123/2010, PLC 130/2010, PLC 47/2011, PLC 111/2012;
- Alteração do traçado de trechos rodoviários federais: SCD 696/2007, PLC 45/2009, PLC 99/2011;
- Federalização de trechos rodoviários estaduais e construção ou alteração de traçado de trechos rodoviários federais: PLS 655/2007, PLC 106/2008, PLC 55/2010;

#### RELAÇÃO DESCRITIVA DAS FERROVIAS

- Construção de ferrovias federais: PLC 195/2008, PLS 358/2008;
- Alteração do traçado de ferrovia federal: PLC 126/2010;
- Extensão de ferrovia federal: PLC 152/2010;

#### RELAÇÃO DESCRITIVA DOS PORTOS

- Inclusão de portos fluviais: PLC 183/2008, PLC 149/2009, PLC 313/2009, PLC 96/2010, PLC 98/2010, PLC 122/2010, PLC 115/2011;

#### RELAÇÃO DESCRITIVA DAS HIDROVIAS

- Federalização de hidrovia estadual: PLC 2/2010.

Também foram encaminhadas pela CI à CCJ proposições que, embora se refiram a infraestruturas constantes da Lei nº 5.917, de 1973, não propõem sua alteração, mas a adoção de uma toponímia específica. Essas proposições são o PLS 723/2007 e o PLC 27/2006, que propõem denominações para trechos rodoviários, e o PLC 85/2008, que propõe a inclusão de ligações ferroviárias já existentes na Ferrovia Transnordestina. Por não objetivarem a alteração de características ou a inclusão de novos componentes nas relações descritivas da infraestrutura de transportes constantes do anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, esses projetos não se enquadram no objeto da Consulta em apreço.

#### **e) Vigência do Plano Nacional de Viação**

A despeito do veto ao art. 45 da Lei nº 12.379, de 2011, que revogava a Lei nº 5.917, de 1973, esta se encontra revogada. A revogação das leis é disciplinada pelo § 1º do art. 2º do Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942, (Lei de introdução às normas do Direito Brasileiro). Segundo esse dispositivo:

**Art. 2º** Não se destinando à vigência temporária, a lei terá vigor até que outra a modifique ou revogue.

§ 1º A lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior.

.....

O veto ao art. 45 exclui a aplicação da primeira hipótese de revogação (expressa), mas não das demais. Conforme anteriormente apontado, a Lei nº 12.379, de 2011, tem por objetivo substituir o Plano Nacional de Viação, previsto no texto constitucional de 1969, pelo Sistema Nacional de Viação, previsto na Constituição de 1988. Em nenhum momento ao longo de sua elaboração no Poder Executivo e de sua apreciação no Poder Legislativo, cogitou-se de sua coexistência com a Lei nº 5.917, de 1973.

Tanto é assim que sua ementa indica, expressamente, a revogação desta e de todas as leis que a alteraram posteriormente. Nos termos 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, embora a ementa não componha a parte normativa da lei, ela explicita seu objeto:

**Art. 5º** A ementa será grafada por meio de caracteres que a realcem e explicitará, de modo conciso e sob a forma de título, o objeto da lei.

Nenhuma dúvida pode haver, portanto, quanto à substituição do PNV pelo SNV, pois jamais se cogitou, desde a edição da Constituição, da coexistência de ambos os documentos.

Acrescente-se a título de argumentação que, ainda que se considerasse vigente a Lei nº 5.917, de 1973, seu anexo estaria revogado, por ser incompatível com os arts. 8º, 10, 15, 17, 23, 26, 27, 28, 35 e 43 da Lei nº 12.379, de 2011, que fazem remissão aos anexos da própria lei. Anexos não são dispositivos autônomos de leis. Tanto é assim que a Lei Complementar nº 95, de 1998, indica como unidades de articulação dos textos legais apenas artigos, parágrafos, incisos, alíneas e itens (art. 10, I e II). No mesmo sentido, a Constituição Federal somente admite o veto parcial do texto integral de artigo, parágrafo, inciso ou alínea (art. 66, § 2º). Seria teratológico, portanto, supor que dispositivo de uma lei pudesse ser completado pelo anexo de outra.

Anexos integram, portanto, o conteúdo dos dispositivos que lhes fazem remissão. O anexo da Lei nº 5.917, de 1973, vigorou por força do art. 1º da lei, que é incompatível com os dispositivos citados da Lei nº 12.379, de 2011, que fazem remissão a outros anexos sobre o mesmo assunto.

#### **f) Competência para editar relação descritiva dos componentes do Sistema Federal de Viação**

Conclui-se do tópico anterior que não há em vigor qualquer lei que indique quais são os componentes físicos dos subsistemas integrantes do Sistema Federal de Viação. Esse fato não representa qualquer anomalia para o ordenamento jurídico ou obstáculo à realização de obras públicas.

Como o próprio nome indica, as relações descritivas dos componentes do Sistema Federal de Viação não contêm qualquer comando normativo. Apenas descrevem, ou seja, inventariam os componentes físicos integrantes do SFV, de propriedade da União. Não obrigam, proíbem ou autorizam a realização de qualquer ação ou obra pública. Podem ser editadas por decreto presidencial, portaria ministerial ou resolução de órgão colegiado, como medida de transparência administrativa, mas também não há qualquer obrigatoriedade nesse sentido.

A inserção dessas relações descritivas em lei, assim como o costume político de se alterá-las, como forma de pressionar a União a realizar uma determinada obra ou a se responsabilizar pela conservação de determinada infraestrutura, em nada alteram a sua natureza jurídica. Trata-se de um inventário de bens públicos, que não tem qualquer impacto no ordenamento jurídico.

A desnecessidade das relações descritivas fica evidente quando se considera que nenhum costume análogo existe nas demais políticas de infraestrutura, como mineração, energia, ou comunicações. Nenhuma lei inventaria as reservas minerais, os blocos de exploração de petróleo, as usinas hidrelétricas e termoelétricas, as faixas do espectro eletromagnético ou as linhas de fibra ótica da rede mundial de computadores. Isso nunca foi questionado, nem impediu o desenvolvimento dessas áreas.

A construção e manutenção de rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, hidrovias e eclusas é uma competência administrativa, própria do Poder Executivo, que não demanda autorização legislativa para ser exercida.

Como visto, a Constituição de 1988 pretendeu coibir a inserção em lei das relações descritivas do SFV, pois definiu como competência da União o estabelecimento de “*princípios e diretrizes* para o sistema nacional de viação”, que abrange os sistemas de viação não apenas da União, mas também dos estados, do Distrito Federal e dos municípios.

#### **g) Federalização de bens estaduais ou municipais**

Analisando-se as justificações das proposições em tramitação na Casa, percebe-se que a intenção dos seus autores, via de regra, é federalizar infraestruturas estaduais, principalmente rodovias, ou determinar a construção de novas infraestruturas federais, como rodovias, ferrovias ou portos.

Esclareça-se, inicialmente, que a eventual inserção das infraestruturas propostas nas relações descritivas do PNV não teria o condão de atingir qualquer dos objetivos pretendidos. As infraestruturas estaduais, distritais ou municipais somente podem ser transferidas à União por comum acordo ou por desapropriação. No primeiro caso, faz-se necessário a celebração de um convênio, nos termos do art. 241 da Constituição:

**Art. 241.** A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a *transferência total ou parcial* de encargos, serviços, pessoal e *bens* essenciais à continuidade dos serviços transferidos. (itálicos nossos)

No caso específico do Subsistema Rodoviário Federal, a Lei nº 12.379, de 2011, assim disciplinou a matéria:

**Art. 16.** Fica instituída, no âmbito do Subsistema Rodoviário Federal, a Rede de Integração Nacional - RINTER, composta pelas rodovias que satisfaçam a 1 (um) dos seguintes requisitos:

I – promover a integração regional, interestadual e internacional;

II – ligar capitais de Estados entre si ou ao Distrito Federal;

III – atender a fluxos de transporte de grande relevância econômica; e

IV – prover ligações indispensáveis à segurança nacional.

**Art. 18.** Fica a União *autorizada a transferir* aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, mediante doação:

I – acessos e trechos de rodovias federais envolvidos por área urbana ou substituídos em decorrência da construção de novos trechos;

II – rodovias ou trechos de rodovias não integrantes da Rinter.

.....  
**Art. 19.** Fica a União *autorizada a incorporar* à malha rodoviária sob sua jurisdição trechos de rodovias estaduais existentes, cujo traçado coincida com diretriz de rodovia federal integrante da Rinter, *mediante anuência dos Estados* a que pertençam. (itálicos nossos)

A celebração de convênios para federalização, estadualização ou municipalização de trechos rodoviários não está condicionada, portanto, à edição de lei específica.

#### **h) Destinação de recursos federais para obras estaduais ou municipais**

As justificações dos projetos em tramitação indicam que o objetivo último buscado por meio da federalização de equipamentos estaduais ou municipais é o financiamento de obras de ampliação ou conservação.

A necessidade de incorporar componentes estaduais ao Plano Nacional de Viação decorria de interpretação historicamente dada ao seguinte artigo da Lei nº 5.917, de 1973:

**Art. 7º** Os recursos provenientes do Orçamento Geral da União e de Fundos específicos, destinados ao Setor Transportes, *não poderão ser empregados* em vias, portos e aeródromos que não constem de programas ou planos, oficiais, anuais ou plurianuais,

*enquadrados nos respectivos sistemas de viação, obedecidos os demais dispositivos legais concernentes. (itálicos nossos)*

Com base nesse artigo, entendeu-se que seria ilegal a destinação de recursos federais para trechos rodoviários estaduais. Tendo em vista que a ampliação e conservação de rodovias é uma política de grande impacto econômico e social para as regiões em que se situam, passou-se a buscar a federalização como alternativa para o financiamento das obras.

Esse quadro foi profundamente alterado, no entanto, pela aprovação da Lei nº 12.379, de 2011, que, como visto, revogou a Lei nº 5.917, de 1973. Nenhuma norma legal impede na atualidade que recursos federais sejam repassados aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios para investimento em infraestruturas locais de transportes, a exemplo do que ocorre em inúmeras outras políticas públicas.

Os parlamentares interessados em defender o financiamento dessas obras pela União poderão fazê-lo por meio de emendas ao Orçamento Geral da União, caso não se considerem contemplados com o projeto submetido ao Congresso Nacional pelo Poder Executivo, independentemente da titularidade da infraestrutura.

#### **i) Criação de novas infraestruturas federais**

Diversos projetos propõem a criação de novas infraestruturas viárias ou a extensão de redes já existentes. Os equipamentos mais demandados são rodovias, mas também novas ferrovias e portos são propostos com frequência. Em se tratando de relações descritivas, a impropriedade de nelas se inserir um componente inexistente é evidente.

Com já comentado, a inserção desses novos componentes nas relações descritivas do SFV não teria o condão de obrigar ou mesmo de autorizar a sua implantação.

O controle da atuação do Poder Executivo nesse campo se dá por meio do processo orçamentário. A Constituição veda o início de programas ou

projetos não incluídos na lei orçamentária anual (art. 167, I) e determina que esta lei seja precedida da lei de diretrizes orçamentárias, que deverá incluir as despesas de capital (art. 165, § 2º), e do plano plurianual, que estabelecerá as diretrizes, objetivos e metas para as despesas de capital (art. 165, § 1º).

Atendidos esses pressupostos, o Poder Executivo tem autonomia para realizar as obras que julgar conveniente, atendidos os princípios e diretrizes do SNV estabelecidos em lei. Entre esses, destaca-se o contido no art. 10 da Lei nº 12.379, de 2011, segundo o qual a alteração de características ou a inclusão de novos componentes no Sistema Federal de Viação somente poderá ser feita com base em critérios técnicos e econômicos que justifiquem as alterações.

A natureza desses estudos pode ser apreendida a partir dos objetivos essenciais do Sistema Nacional de Viação, tal como definidos pela Lei nº 10.233, de 2011:

**Art. 4º** São objetivos essenciais do Sistema Nacional de Viação:

I – dotar o País de infra-estrutura viária adequada;

II – garantir a operação racional e segura dos transportes de pessoas e bens;

III – promover o desenvolvimento social e econômico e a integração nacional.

§ 1º Define-se como infra-estrutura viária adequada a que *torna mínimo o custo total do transporte*, entendido como a soma dos custos de investimentos, de manutenção e de operação dos sistemas.

§ 2º Entende-se como operação racional e segura a que se caracteriza pela gerência eficiente das vias, dos terminais, dos equipamentos e dos veículos, objetivando *tornar mínimos os custos operacionais* e, conseqüentemente, os fretes e as tarifas, e *garantir a segurança e a confiabilidade* do transporte. (itálicos nossos)

Nenhum investimento viário pode ser realizado, portanto, na ausência de estudos técnicos e econômicos que indiquem ser o equipamento proposto seguro, confiável e adequado para minimizar os custos de investimento, manutenção e operação.

Estudos dessa natureza somente podem ser realizados no âmbito do Poder Executivo, que dispõe de recursos humanos, financeiros e tecnológicos para tanto. Nesse sentido, a Lei nº 12.743, de 19 de dezembro de 2012, criou a Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL), que tem por objeto “prestar serviços na área de projetos, estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento da logística e dos transportes no País, consideradas as infraestruturas, plataformas e os serviços pertinentes aos modos rodoviário, ferroviário, dutoviário, aquaviário e aeroviário” (art. 3º, II, da Lei nº 12.404, de 4 de maio de 2011). A empresa tem por finalidade estruturar e qualificar, por meio de estudos e pesquisas, o processo de planejamento integrado de logística no país, interligando rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias. Ela planejará e estruturará projetos a serem executados pelos órgãos de cada setor e poderá celebrar contratos e convênios com instituições científicas e tecnológicas voltadas para atividades de pesquisa e desenvolvimento, absorção e transferência de tecnologias e licenciamento de patentes.

### III – VOTO

Ante o exposto, são as seguintes as respostas à Consulta nº 1, de 2013, da Comissão de Serviços de Infraestrutura:

1 – a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, foi revogada pela Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que regula inteiramente a matéria por ela tratada;

2 – as relações descritivas dos componentes do Sistema Federal de Viação são inventários de bens federais, devendo ser editadas por ato do Poder Executivo;

3 – a inclusão em relação descritiva do Sistema Federal de Viação de componente inexistente ou que não integre o patrimônio da União é uma impropriedade e não acarreta qualquer consequência jurídica;

4 – a transferência de bens entre os entes da Federação somente pode ser realizada por meio de convênio de cooperação ou de desapropriação e independe de autorização legislativa federal;

5 – nenhuma norma legal impede a destinação de recursos federais para a construção ou conservação de infraestrutura de transporte dos estados, do Distrito Federal ou dos municípios;

6 – a inclusão de novos componentes no Sistema Federal de Viação deve ser precedida de estudos técnicos e econômicos que a justifiquem;

7 – são inconstitucionais as proposições legislativas que visam à alteração ou à inclusão de componentes em relações descritivas do Sistema Federal de Viação;

8 – conseqüentemente, são inconstitucionais as seguintes proposições: Projetos de Lei da Câmara nºs 96, 106, 183, 189, 190, 195 e 197, de 2008; 28, 45, 103, 149, 313 e 327 de 2009; 2, 55, 67, 72, 73, 82, 83, 96, 98, 122, 123, 124, 125, 126, 129, 130, 152, 161 e 175, de 2010; 47, 99, 115, 116, 117, de 2011; e 43, 47 e 111, de 2012; Projetos de Lei do Senado nºs 655, de 2007; 358, de 2008; 50 e 120, de 2010; 115, de 2012; Emenda da Câmara dos Deputados a Projeto de Lei do Senado nº 610, de 2007; Substitutivos da Câmara dos Deputados a Projetos de Lei do Senado nºs 549, de 1999; 693 e 696, de 2007;

9 – não se enquadram no objeto desta consulta os Projetos de Lei da Câmara nºs 27, de 2006, e 85, de 2008, e o Projeto de Lei do Senado nº 723, de 2007.

Sala da Comissão, 21 de agosto de 2013

Senador VITAL DO RÊGO, Presidente

Senador WALTER PINHEIRO, Relator

2



**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho**

## **PARECER Nº           , DE 2016**

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA (CI), sobre o PLS nº 379, de 2008, de autoria do Senador Renato Casagrande, que “dispõe sobre incentivo à exploração e implantação de centrais de geração a partir de fonte eólica e dá outras providências.”

Relator: Senador **FERNANDO BEZERRA COELHO**

### **I – RELATÓRIO**

Vem para análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 379, de 2008, do Senador Renato Casagrande, que dispõe sobre incentivo à exploração e implantação de centrais de geração a partir de fonte eólica e dá outras providências.

O art. 1º estabelece que empreendimentos de geração elétrica de fonte eólica, independentemente da potência injetada na rede, têm 100% de desconto na Tarifa de Uso do Sistema de Transmissão (TUST) e na Tarifa de Uso do Sistema de



**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho**

Distribuição (TUSD), seja a energia elétrica consumida no Ambiente de Contratação Regulada (ACR), seja no Ambiente de Contratação Livre (ACL). O parágrafo único do art. 1º determina que, após a amortização integral ou parcial do empreendimento, a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) definirá um novo percentual de redução da TUST e da TUSD, garantida a competitividade da fonte eólica.

O art. 2º autoriza a Aneel a alterar ou fixar o percentual de desconto da TUST e da TUSD de todos os empreendimentos eólicos, independentemente da data de outorga e da potência instalada.

O art. 3º estipula o início da vigência da Lei a partir da data de sua publicação.

Na Justificação, o autor destaca a importância do incentivo ao investimento na geração de energia renovável como a eólica, mediante política de subsídios, prática adotada em diversos países desenvolvidos. Ressalta ainda o valor estratégico da energia eólica para a matriz energética nacional, seu baixo impacto ambiental e a ausência de impacto sobre a arrecadação de ICMS.

O Projeto foi distribuído inicialmente à Comissões de Assuntos Econômicos (CAE), que em 30.10.2012 aprovou parecer pela rejeição da proposição. A esta CI cabe proferir decisão terminativa. Não houve emendas no prazo regimental.

## **II – ANÁLISE**



**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho**

Nos termos do art. 91, I, combinado com art. 104, I, do Regimento Interno do Senado Federal, a CI deve se manifestar em caráter definitivo sobre o mérito, constitucionalidade, regimentalidade e juridicidade da proposição.

Compete privativamente à União legislar sobre energia (art. 22, IV, da Constituição Federal), não sendo a matéria de iniciativa reservada (art. 61).

A proposta não implica renúncia de receita, dada a natureza da TUSD e TUST, logo não há reflexos no plano orçamentário e fiscal.

No mérito, é possível observar que de 2008 (ano de apresentação do PLS) a 2016, houve sensível avanço na geração de energia eólica no país, com significativo ganho de competitividade e redução de custos. O raciocínio do nobre proponente justificava-se nos idos de 2008, não mais, contudo, no presente cenário.

O marco inicial da inserção em larga escala da fonte eólica na matriz elétrica brasileira foi a criação do Programa de Incentivo às Fontes Alternativas<sup>1</sup> de Energia Elétrica (PROINFA) pela Lei nº 10.438, de 2002, cujo objetivo consiste em aumentar a participação da energia elétrica produzida por empreendimentos de Produtores Independentes Autônomos, concebidos com base em fontes eólica, pequenas centrais hidrelétricas e biomassa.

O ponto principal do PLS nº 379, de 2008, é ampliar para 100% o desconto na TUST e na TUSD para a geração eólio-elétrica. A fonte eólica já possui desconto de no mínimo 50% na TUST e TUSD, na forma estabelecida pelo art. 26

---

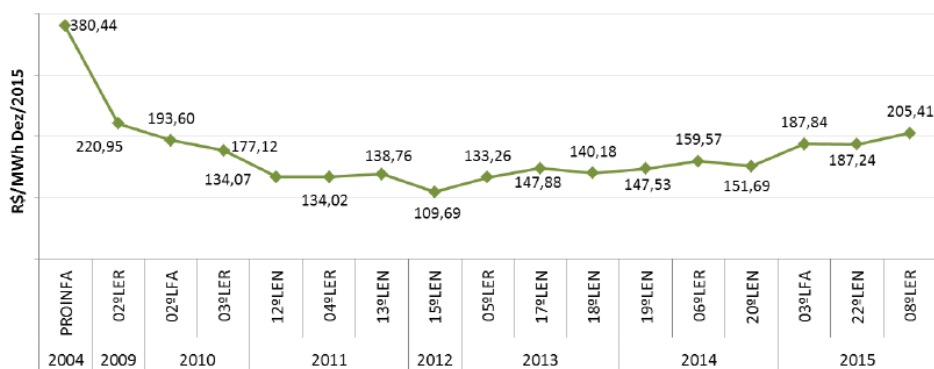
<sup>1</sup> Fontes alternativas são fontes renováveis de baixo impacto ambiental.



**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho**

da Lei nº 9.427, de 1996, introduzido pela Lei nº 10.438, de 2002, e tem sido mantido desde então.

Com o nível de subsídio de no mínimo 50%, a fonte eólica expandiu-se no Brasil e atingiu a maturidade econômica, mostrando que esse incentivo já cumpriu seu papel. A propósito, confira-se o gráfico a seguir:



**Figura 1** – Evolução dos preços da energia eólica contratada nos leilões realizados pela Aneel (LEN – Leilão de Energia Nova; LFA – Leilão de Fontes Alternativas; LER – Leilão de Energia de Reserva)<sup>2</sup>.

O expressivo crescimento da participação da geração eólica na matriz elétrica brasileira só foi possível devido ao aumento da competitividade dessa fonte ao longo dos anos. No gráfico é apresentado o valor médio por MWh, a valores correntes em dezembro de 2015, da energia eólio-elétrica contratada nos diversos leilões promovidos pela Aneel. Desde o PROINFA, em 2004, até o 15º Leilão de

<sup>2</sup> Disponível em <http://www.epe.gov.br/Documents/Energia%20Renov%C3%A1vel%20-%20Online%2016maio2016.pdf>. Acesso em 21 de junho de 2016.



**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho**

Energia Nova (LEN), em 2012, os preços da energia eólico-elétrica caíram mais de 70%. A partir de 2015, houve um aumento de 20% a 30% nos preços da energia eólico-elétrica, relacionado não a questões específicas da geração eólica, mas ao maior rigor das regras de financiamento dos empreendimentos pelo BNDES<sup>3</sup> e à percepção pelos investidores do aumento do risco regulatório no setor elétrico<sup>4</sup>.

Em termos de preço, a fonte eólica está em desvantagem apenas para as grandes hidrelétricas, conforme se extrai dos leilões de 2015 da ANEEL:

**Tabela 1** – Preços médios nominais (R\$) das fontes renováveis nos leilões da Aneel em 2015<sup>5</sup>

Leilão	Eólica	UHE*	PCH*	Biomassa	Fotovoltaica
LFA 02/2015	177,47	---	---	210,33	---
LEN 03/2015	---	182,25	204,32	274,17	---
LEN 04/2015	181,09	---	204,98	211,37	---
LER 08/2015	---	---	---	---	301,64
LER 09/2015	203,30	---	---	---	297,37

\* UHE – Usina Hidrelétrica; PCH – Pequena Central Hidrelétrica.

No caso da TUST, o atual subsídio das fontes incentivadas<sup>6</sup> (desconto), incluindo a eólica, é suportado por outros pagantes, geradores e consumidores, já que a concessionária de transmissão não pode ser prejudicada em sua receita.

O mesmo acontece no atual subsídio da TUSD, que é absorvido pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), cujo rateio se dá em quotas anuais

<sup>3</sup> Disponível em <http://www.portalabeeolica.org.br/index.php/noticias/3646-pre%C3%A7o-teto-do-leil%C3%A3o-a-3-desanima-setor-e%C3%B3lico.html>. Acesso em 22 de junho de 2016.

<sup>4</sup> Disponível em <http://exame.abril.com.br/rede-de-blogs/leis-da-oferta/2015/11/27/o-fracasso-dos-leiloes-de-transmissao-o-diagnostico/>. Acesso em 22 de janeiro de 2016.

<sup>5</sup> Cálculo pessoal a partir dos dados disponíveis em [http://www.aneel.gov.br/documents/654791/0/CEL\\_Resultado\\_Leiloes\\_Geracao\\_2005a2015\\_22-Dez-15.xlsx/89647e9d-b85c-48dd-af1a-acc27911262c](http://www.aneel.gov.br/documents/654791/0/CEL_Resultado_Leiloes_Geracao_2005a2015_22-Dez-15.xlsx/89647e9d-b85c-48dd-af1a-acc27911262c). Acesso em 22 de junho de 2016.

<sup>6</sup> Exemplos de Fontes Incentivadas são a eólica, solar, biomassa, pequena central hidrelétrica (PCH) e cogeração qualificada.



**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho**

pagas por todos os agentes que comercializam energia com o consumidor final, mediante encargo tarifário incluído nas tarifas de uso dos sistemas de transmissão ou de distribuição, conforme determina o § 1º do art. 13 da Lei nº 10.438, de 2002.

Em ambos os casos, portanto, o subsídio é cruzado, ou seja, arcado por outros agentes que atuam no setor, semelhante a uma transferência de renda entre agentes, o que é considerado um efeito nocivo da medida.

Agrava a situação o fato de que, além de cruzado, esse subsídio provoca um efeito distributivo de caráter regressivo, isto é, renda é retirada dos mais pobres em benefício dos mais ricos. No caso do subsídio da TUSD para a energia eólica, por exemplo, o § 5º do art. 26 da Lei nº 9.427, de 1996, permite que empreendimentos eólicos e demais fontes incentivadas listadas no § 1º do mesmo artigo, comercializem energia elétrica diretamente, via a rede de distribuição, com consumidor ou conjunto de consumidores cuja carga seja maior ou igual a 500 kW, tipicamente pequenas indústrias, shopping centers e supermercados. Esses consumidores beneficiam-se do desconto da TUSD na tarifa que pagam. O custo do subsídio, contudo, recai, entre outros, sobre pequenos comércios e consumidores residenciais, inclusive os de baixa renda.

O custo atual do desconto na TUST e na TUSD para as Fontes Incentivadas é de R\$ 1,1 bilhão e pode aumentar entre R\$ R\$ 437,3 milhões e R\$ 1,1 bilhão somente com os empreendimentos outorgados pela Aneel que ainda não entraram em operação. Se considerado o cenário do Plano Decenal de Expansão de Energia 2023 (PDE 2023), o subsídio pode ter elevado de R\$ 746,7 milhões a R\$ 2,2 bilhões até 2023.



**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho**

Desde 2011, o Ministério de Minas e Energia<sup>7</sup> reconhece a fonte eólica como sendo a segunda fonte em competitividade na geração de energia elétrica no Brasil, atrás apenas da geração hidráulica, contando com uma cadeia produtiva estruturada. Alerta que a concessão do benefício objeto deste PLS poderá implicar em aumento da tarifa para os consumidores de energia.

A propósito, recentemente o Governo Federal procurou seguir caminho inverso ao deste projeto, ou seja, de retirar o desconto ainda vigente de 50% da TUSD e TUST, por meio da Medida Provisória nº 641, de 2015, cujo relatório, que previa a extinção do desconto, mas não prosperou.

Em suma, o subsídio consistente no desconto na TUST e na TUSD para as Fontes Incentivadas objetivou corrigir uma falha de mercado, relacionada a então insipiência desta indústria.

De lá para cá, a competitividade alcançada pelas usinas eólicas, a redução dos custos e a perspectiva de ampliação do setor sinalizam que a majoração do desconto ao patamar de 100% (e mesmo sua manutenção aos atuais 50%) não é necessária para viabilizar o desenvolvimento das centrais de geração de fonte eólica.

### **III – VOTO**

---

<sup>7</sup> Nota técnica 29/2013-DDE/SPE-MME; Nota Técnica 68/2011-DDE/SPE-MME.



**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho**

Diante do exposto, voto pela **rejeição** do Projeto de Lei do Senado nº 379, de 2008.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 379, DE 2008

Dispõe sobre incentivo à exploração e implantação de centrais de geração a partir de fonte eólica e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Fica assegurado aos empreendimentos de geração com base em fonte eólica, independentemente da potência injetada no Sistema Interligado, o direito a 100% (cem por cento) de redução nas tarifas de uso dos sistemas elétricos de transmissão e de distribuição, incidindo na produção e no consumo da energia elétrica comercializada no Ambiente de Contratação Regulada – ACR ou no Ambiente de Contratação Livre – ACL.

*Parágrafo único.* O benefício da redução aplicável às tarifas de uso dos sistemas elétricos de transmissão e de distribuição de que trata este artigo, a ser fixado pela Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL, nos termos do artigo 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, permanecerá em vigor pelo período necessário à amortização, parcial ou integral, dos investimentos realizados pelo empreendedor, findo o qual será fixado por aquela Agência um novo percentual de redução compatível com a manutenção da competitividade do empreendimento no Sistema Interligado, de acordo com a legislação vigente à época.

**Art. 2º** Fica a Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL autorizada a alterar ou fixar o percentual de desconto constante dos atos autorizativos dos empreendimentos de geração de que trata esta lei, independentemente da data de sua outorga, podendo ser o benefício estendido a todos os empreendimentos de geração a base de fonte eólica, seja qual for a potência injetada no Sistema Interligado.

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

### JUSTIFICAÇÃO

O incentivo ao investimento para a geração de energias renováveis, dentre essas a energia eólica, mediante o estabelecimento de subsídios, é uma prática no setor energético mundial e tem por objetivo viabilizar empreendimentos que beneficiam sua matriz por meio do acréscimo de bens e valores para a expansão do sistema e crescimento da economia.

No Brasil não poderia ser diferente; já foi implementado o PROINFA e vem sendo estruturado um leilão para aquisição de energia eólica, com vistas a garantir o suprimento nacional em período de crise.

Nesse compasso, tendo com conta o valor estratégico da energia eólica para a matriz energética nacional, é oportuno o estabelecimento de critérios e condições destinados a incentivar a implantação de novos parques eólicos no Brasil. Nesse tipo de produção de energia não há emissão de CO<sub>2</sub>, evitando-se a queima de combustível fóssil em centrais de geração térmica. A geração de energia a partir de fonte eólica contribui, ainda, para a perenidade do nível dos reservatórios das usinas hidrelétricas.

Outro fator importante é que, quanto mais precoce for esta medida, mais tempo o país terá para desenvolver tecnologia e *know-how* nessa área, além dos efeitos naturais de maiores investimentos na produção dos componentes no próprio solo brasileiro, gerando empregos e aumentando a arrecadação.

As contas recentes do sistema comprovam que os Encargos de Serviços do Sistema por Razão Energética cobrados no primeiro quadrimestre de 2008 dos consumidores equivaleriam ao desconto de 100% na TUSD (Tarifa de Uso do Sistema de Distribuição média no Brasil) de um parque eólico de cerca de 4.000 MW médios. O novo modelo de despacho (determinista e baseado na busca da meta estabelecida) indica, portanto, que o melhor e mais prudente seria substituir o despacho térmico pelos parques eólicos operando ininterruptamente pelo mesmo custo final para os consumidores. Se levarmos em consideração que, no futuro, o país poderá assumir metas de redução de suas emissões, a conta será mais favorável ainda para as fontes renováveis como a eólica.

No rol desses critérios e condições merece destaque a ampliação do percentual de redução a ser aplicado às tarifas de uso dos sistemas elétricos de transmissão e distribuição, incidindo na produção e no consumo da energia comercializada pelos empreendimentos – como previsto no § 1º do art. 26 da lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, com a redação dada pela Lei nº 11.488, de 15 de junho de 2007 – pois, de forma incontestável trata-se de medida voltada a ampliar a competitividade e a oferta de energia, de modo que o beneficiário direto da redução possa manter-se incentivado a investir.

O subsídio aos consumidores livres e especiais de fontes incentivadas, por entrar na composição da tarifa de distribuição, será rateado por todos os consumidores (livres, cativos e os especiais de fontes incentivadas), sendo seu impacto muito mais suave do que a alternativa de alocar 100% dessa contratação (na parcela de energia) apenas nos consumidores cativos por meio dos leilões oficiais de expansão.

Vale mencionar que o desconto proposto na tarifa de uso do sistema de distribuição não tem impactos na arrecadação de ICMS. Apesar de diminuir a receita da distribuidora e conseqüentemente a arrecadação do ICMS num primeiro momento, no ciclo seguinte, quando do ressarcimento da distribuidora do desconto, essa arrecadação será recuperada.

É importante observar também que o ICMS não incide sobre o encargo do serviço do sistema. O ICMS incide sobre o preço da energia. Em outras palavras, em caso de diminuição desse encargo, o efeito sobre a arrecadação de ICMS é nulo.

Ante o elevado mérito da proposta aqui contida, peço o apoio dos nobres Parlamentares para sua aprovação.

Sala das Sessões, 9 de outubro de 2008.

  
Senador RENATO CASAGRANDE

#### *LEGISLAÇÃO CITADA*

**Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996**

Institui a Agência Nacional de Energia Elétrica - ANEEL; disciplina o regime das concessões de serviços públicos de energia elétrica e dá outras providências

.....  
.....  
**Capítulo V**

#### **DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

Art. 26. Cabe ao Poder Concedente, diretamente ou mediante delegação à ANEEL, autorizar:

.....  
.....

§ 1º Para o aproveitamento referido no inciso I do caput deste artigo, para os empreendimentos hidrelétricos com potência igual ou inferior a 1.000 (mil) kW e para aqueles com base em fontes solar, eólica, biomassa e co-geração qualificada, conforme regulamentação da ANEEL, cuja potência injetada nos sistemas de transmissão ou distribuição seja menor ou igual a 30.000 (trinta mil) kW, a ANEEL estipulará percentual de redução não inferior a 50% (cinquenta por cento) a ser aplicado às tarifas de uso dos sistemas elétricos de transmissão e de distribuição, incidindo na produção e no consumo da energia comercializada pelos aproveitamentos.

**Lei 11.488, de 15 de junho de 2007**

Cria o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura - REIDI; reduz para 24 (vinte e quatro) meses o prazo mínimo para utilização dos créditos da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS decorrentes da aquisição de edificações; amplia o prazo para pagamento de impostos e contribuições; altera a Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, e as Leis nºs 9.779, de 19 de janeiro de 1999, 8.212, de 24 de julho de 1991, 10.666, de 8 de maio de 2003, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 4.502, de 30 de novembro de 1964, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, 10.426, de 24 de abril de 2002, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, 10.892, de 13 de julho de 2004, 9.074, de 7 de julho de 1995, 9.427, de 26 de dezembro de 1996, 10.438, de 26 de abril de 2002, 10.848, de 15 de março de 2004, 10.865, de 30 de abril de 2004, 10.925, de 23 de julho de 2004, 11.196, de 21 de novembro de 2005; revoga dispositivos das Leis nºs 4.502, de 30 de novembro de 1964, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, e do Decreto-Lei nº 1.593, de 21 de dezembro de 1977; e dá outras providências.

*(As Comissões de Assuntos Econômicos; e de Serviços de Infra-Estrutura, cabendo à última a decisão terminativa)*

Publicado no Diário do Senado Federal. de 10/10/2008.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

(OS:15677/2008)

**PARECER Nº           , DE 2012**

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS (CAE), sobre o Projeto de Lei do Senado nº 379, de 2008, que "*dispõe sobre incentivo à exploração e implantação de centrais elétricas de geração a partir de fonte eólica e dá outras providências*".

RELATOR: Senador Walter Pinheiro

RELATOR *AD HOC*: Senador Eduardo Suplicy

**I – RELATÓRIO**

Vem para a análise desta Comissão o Projeto de Lei nº 379, de 2008, de autoria do Senador Renato Casagrande, que *dispõe sobre incentivo à exploração e implantação de centrais de geração a partir de fonte eólica e dá outras providências*. Especificamente, propõe-se desconto de 100% nas tarifas de uso de transmissão (TUST) e de distribuição (TUSD), incidindo na produção e no consumo da energia elétrica comercializada nos ambientes de comercialização regulada e livre.

O incentivo perdurará o tempo necessário para a amortização, parcial ou integral, dos investimentos realizados pelo empreendedor. Terminada a amortização, a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) fixará novo percentual de redução compatível com a manutenção da competitividade do empreendimento.

Segundo o autor da matéria, o estabelecimento de subsídios a fontes alternativas é prática corrente no setor energético mundial, e o Brasil deve seguir o mesmo caminho. A adoção de subsídios pelo uso das redes de transmissão e distribuição tem o intuito de incentivar a exploração dos estratégicos potenciais eólicos do Brasil. Ademais, contribui para a redução

dos gases de efeito estufa (GEE) que seriam produzidos por poluentes termoelétricas a combustíveis fósseis que as eólicas substituem.

A matéria foi encaminhada inicialmente para esta CAE, e seguirá para a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), à qual caberá decisão terminativa. Não foram oferecidas emendas no prazo regimental.

## **II – ANÁLISE**

Cabe à CAE analisar aspectos econômicos e financeiros de qualquer matéria que lhe seja submetida e, em particular, os aspectos tarifários.

Projetos destinados a promover a disseminação das energias renováveis, aí incluída a energia eólica, são sempre de grande relevância. Além de contribuir com o esforço do Brasil em prol da redução das emissões de gases de efeito estufa, a concretização do nosso potencial eólico faz parte da estratégia nacional de garantia da segurança energética.

O objetivo do projeto é o de elevar de 50% para 100% o desconto nas tarifas de uso de transmissão (TUST) e de distribuição (TUSD), até que o empreendedor tenha conseguido amortizar seus investimentos.

Quando o projeto foi apresentado, em 2008, as primeiras fontes eólicas, contratadas ainda no âmbito da primeira etapa do Programa de Incentivos às Fontes Alternativas de Energia Elétrica (PROINFA), tinham preço médio de R\$ 250/MWh. Esse valor superava em muito o preço da energia oriunda de uma hidrelétrica de médio porte, a saber, algo em torno de R\$ 110/MWh. Nesse contexto, fazia sentido aumentar os estímulos à energia eólica.

No entanto, as circunstâncias mudaram muito rapidamente nos últimos anos.

Em 2009, o Leilão de Energia de Reserva restrito a eólicas teve um preço inicial de R\$ 189/MWh. Ao final do processo, o preço médio negociado caiu para R\$ 148,39/MWh. No ano seguinte, foi realizado um

Leilão de Fontes Alternativas no qual a energia eólica competiu com usinas de biomassa e pequenas centrais hidrelétricas (PCH), tendo os geradores eólicos apresentado o menor valor de energia entre as três: R\$ 130,86/MWh. Já em 2011, as usinas eólicas competiram com fontes tradicionais no Leilão de Energia A-5. Nesse leilão, as eólicas foram contratadas a um preço médio de R\$ 105,12/MWh e foram responsáveis por mais de 78% dos 612,5 MW médios contratados, conforme pode ser percebido na tabela a seguir.

Fonte	Projetos contratados	Potência instalada (MW)	Garantia Física (MW médios)	Preço médio (R\$/MWh)
Eólica	39	976,5	478,5	105,12
Biomassa	2	100	43,1	103,06
Hídrica	São Roque	135	90,9	91,20
<b>TOTAL</b>	<b>42</b>	<b>1.211,5</b>	<b>612,5</b>	<b>102,18</b>

(Fonte: EPE, [http://www.epe.gov.br/imprensa/PressReleases/20111220\\_1.pdf](http://www.epe.gov.br/imprensa/PressReleases/20111220_1.pdf))

Segundo palavras da própria presidente executiva da Associação Brasileira de Energia Eólica (Abeeólica), Élbina Melo, a energia eólica atingiu seu preço de equilíbrio no Brasil, de R\$ 106/MWh. Há um consenso de que a queda significativa nos preços dessa energia se deve à força da concorrência.

A diferença de preços entre a energia eólica e a hídrica mostra que a eólica já pode ser considerada uma fonte competitiva, que não precisa de incentivos específicos. Se essa fonte energética pôde prosperar tanto com desconto de 50% nas tarifas de TUSD e TUST, certamente não precisa do desconto de 100% proposto pelo PLS 379, de 2008.

Hoje, a energia eólica responde por 1% da matriz elétrica e deverá chegar a 5,3% em 2014, com a implantação dos projetos já contratados nos últimos leilões. Acreditamos que a manutenção do desconto de 50% (em lugar do seu aumento para 100%) é mais do que suficiente para manter o enorme apetite dos investidores pela produção de energia eólica nos próximos anos.

### III – VOTO

Diante do exposto, voto pela rejeição do Projeto de Lei nº 379, de 2008.

Sala da Comissão, em 30 de outubro de 2012.

Senador DELCÍDIO DO AMARAL, Presidente

Senador EDUARDO SUPLICY, Relator *Ad hoc*



**SENADO FEDERAL**  
**Comissão de Assuntos Econômicos - CAE**  
**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 379, de 2008**

ASSINAM O PARECER, NA 46ª REUNIÃO, DE 30/10/2012, OS(AS) SENHORES(AS) SENADORES(AS)

**PRESIDENTE:** *Delcídio do Amaral*

**RELATOR:** *Sen. Eduardo Suplicy* SEN. EDUARDO SUPLICY, RELATOR "AD HOC"

<b>Bloco de Apoio ao Governo(PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)</b>	
Delcídio do Amaral (PT)	1. Zeze Perrella (PDT)
Eduardo Suplicy (PT)	2. Walter Pinheiro (PT)
José Pimentel (PT)	3. Anibal Diniz (PT)
Humberto Costa (PT)	4. Wellington Dias (PT)
Lindbergh Farias (PT)	5. Jorge Viana (PT)
Assis Gurgacz (PDT)	6. Cristovam Buarque (PDT)
Lídice da Mata (PSB)	7. Antonio Carlos Valadares (PSB)
Vanessa Grazziotin (PC DO B)	8. Inácio Arruda (PC DO B)
<b>Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PMDB, PP)</b>	
Casildo Maldaner (PMDB)	1. Vital do Rêgo (PMDB)
Eduardo Braga (PMDB)	2. Sérgio Souza (PMDB)
Tomás Correia (PMDB)	3. Romero Jucá (PMDB)
Roberto Requião (PMDB)	4. Ana Amélia (PP)
Eunício Oliveira (PMDB)	5. Waldemir Moka (PMDB)
Luiz Henrique (PMDB)	6. Clésio Andrade (PMDB)
Lobão Filho (PMDB)	7. Benedito de Lira (PP)
Francisco Dornelles (PP)	8. Ciro Nogueira (PP)
Ivo Cassol (PP)	9. Ricardo Ferraço (PMDB)
<b>Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)</b>	
Aloysio Nunes Ferreira (PSDB)	1. Alvaro Dias (PSDB)
Cyro Miranda (PSDB)	2. Aécio Neves (PSDB)
Flexa Ribeiro (PSDB)	3. Paulo Bauer (PSDB)
José Agripino (DEM)	4. Lúcia Vânia (PSDB)
Jayme Campos (DEM)	5. Wilder Moraes (DEM)
<b>Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PSC, PPL, PR)</b>	
Armando Monteiro (PTB)	1. Fernando Collor (PTB)
João Vicente Claudino (PTB)	2. Gim Argello (PTB)
Antonio Russo (PR)	3. Cidinho Santos (PR)
João Ribeiro (PR)	4. Alfredo Nascimento (PR)
<b>PSD PSOL</b>	
Marco Antônio Costa	1. Randolfe Rodrigues

3

## PARECER Nº , DE 2016

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 291, de 2013, do Senador Cyro Miranda, que *altera a Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, para regular a cobrança pela prestação dos serviços de esgotamento sanitário.*

RELATOR: Senador **FLEXA RIBEIRO**

### **I – RELATÓRIO**

Submete-se ao exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 291, de 2013, de autoria do Senador Cyro Miranda. A matéria pretende regular a cobrança pela prestação dos serviços de esgotamento sanitário.

O projeto altera o inciso I do art. 29 da Lei nº 11.445, de 5 de junho de 2007, que estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico, para determinar a cobrança, de forma separada, dos serviços públicos de esgotamento sanitário e de abastecimento de água. A proposição ainda acrescenta um inciso ao § 1º do art. 29 para condicionar a cobrança dos serviços públicos de saneamento básico à efetiva prestação do serviço, observando-se, para os serviços de esgotamento sanitário, a proporcionalidade entre a cobrança e os níveis de tratamento e de disposição final dos esgotos coletados.

Finalmente, o projeto acrescenta um parágrafo ao art. 45 da Lei nº 11.445, de 2007, para impor multa administrativa ao incorporador, construtor ou proprietário de edificação permanente urbana que se omita ou se recuse a conectá-la à rede pública de esgotamento sanitário, desde que previamente notificado a fazê-lo.

Na justificação da proposição, o Senador Cyro Miranda argumenta que o sistema vigente de cobrança de tarifas desses serviços, previsto na Lei nº 11.445, de 2007, tem contribuído para o quadro atual de baixo atendimento dos serviços de esgotamento sanitário, em comparação com o abastecimento de água. Nesse regime, a cobrança pelos serviços públicos de abastecimento de água e de esgotamento sanitário pode ser estabelecida “para cada um dos serviços ou para ambos conjuntamente”. Na prática, cobra-se pelo esgotamento o mesmo valor cobrado pela água, o que induz o prestador do serviço a economizar no tratamento e disposição final dos resíduos.

Na Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), a matéria recebeu parecer favorável, com uma emenda de técnica legislativa. Cabe à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) deliberar terminativamente sobre o projeto. No prazo regimental não foram apresentadas emendas.

## **II – ANÁLISE**

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CI opinar sobre a matéria. Em se tratando de decisão terminativa, também devem ser analisados os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

A proposição insere-se na competência da União para “instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos”, nos termos do art. 21, XX, da Constituição Federal. Ainda, não há reserva de iniciativa em favor de outros Poderes nessa matéria. A técnica legislativa é adequada, tendo a emenda da CMA corrigido a única impropriedade existente.

No mérito, concordamos com a argumentação do autor no sentido de que a cobrança conjunta dos serviços de abastecimento de água e de esgotamento sanitário desestimula a expansão da cobertura da rede de coleta de esgoto e o nível adequado de tratamento dos dejetos, especialmente tendo em vista que a imensa maioria dos municípios não instituiu a regulação dos serviços demandada pela Lei nº 11.445, de 2007. Nesse contexto, o valor cobrado dos usuários não guarda qualquer relação necessária com os custos do serviço efetivamente prestado, o que torna desinteressante – para as empresas do setor de saneamento – a coleta e o tratamento do esgoto.

Ainda conforme a justificação da matéria, predomina a cobrança conjunta, mesmo que os níveis de atendimento de coleta e tratamento de esgotos sejam precários. Isso resulta na cobrança pelas concessionárias de esgotamento sanitário de um serviço nem sempre prestado. Pretende-se superar esse problema ao condicionar a cobrança à efetiva prestação, observada sua proporcionalidade com os níveis de tratamento e disposição final dos esgotos coletados. Finalmente, para evitar um dos eventuais impactos negativos da cobrança em separado, o projeto impõe uma multa administrativa àqueles que não conectarem a edificação permanente urbana à rede pública de esgotamento sanitário.

Entendemos, no entanto, que mais importante que a cobrança em separado do abastecimento de água e do esgotamento sanitário é a discriminação dos custos relativos a cada serviço. A cobrança do esgotamento isolada do abastecimento de água exigiria a instalação de hidrômetros nas tubulações de esgoto, o que acarretaria custos adicionais e enfrentaria dificuldades técnicas decorrentes da ausência de pressurização. Além disso, impediria que o inadimplemento desse serviço fosse apenado com o corte do abastecimento de água, o que poderia causar sérios problemas de financiamento do serviço. Nesse sentido apresentamos emenda substitutiva destinada a exigir não a cobrança, mas o cálculo da tarifa em separado, preservado, assim, o objetivo maior do projeto, que é a indução ao tratamento das águas residuárias.

A obrigação de conectar a edificação à rede de esgotamento sanitário, quando existente, decorre do próprio conceito de “lote”, nos termos da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro 1979, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano. Essa lei define lote como “o terreno servido de infraestrutura básica cujas dimensões atendam aos índices urbanísticos definidos pelo plano diretor ou lei municipal para a zona em que se situe” (art. 2º, § 4º). A infraestrutura básica, por sua vez, é constituída pelos equipamentos urbanos de escoamento das águas pluviais, iluminação pública, esgotamento sanitário, abastecimento de água potável, energia elétrica pública e domiciliar e vias de circulação (art. 2º, § 5º).

Não se admite que a ocupação urbana possa ocorrer sem adequado esgotamento sanitário, sob pena de se colocar em risco a saúde pública e a proteção do meio ambiente. A multa que o projeto pretende instituir para o proprietário de edificação que se recuse a conectá-la à rede de esgotamento reforça essa vinculação da casa à cidade, que é essencial ao desenvolvimento urbano.

A implantação de redes de infraestrutura tem um custo de investimento que precisa ser amortizado, além de custos fixos de manutenção que independem do consumo dos usuários. Além disso, a disponibilidade das redes de abastecimento de água e de esgotamento sanitário valoriza os terrenos por elas servidos. Não é justo, portanto, que alguns proprietários se evadam do pagamento desses custos, seja mantendo seus lotes ociosos, seja recusando-se a conectar as edificações construídas às redes de infraestrutura, onerando assim os proprietários adimplentes com a obrigação de conectar suas unidades à rede pública. Neste sentido, propomos, no substitutivo apresentado, que os proprietários de lotes sejam obrigados a pagar pela disponibilidade do serviço independentemente da conexão das suas edificações às redes de infraestrutura existentes. Tal medida não apenas contribuirá para assegurar condições adequadas de salubridade e proteção ambiental, mas também desestimulará a retenção especulativa de áreas urbanizadas, promovendo, assim, uma ocupação do solo mais eficiente e sustentável.

### **III – VOTO**

Em razão do exposto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade, adequada técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 291, de 2013, e da Emenda nº 1 – CMA, com a seguinte emenda:

#### **EMENDA Nº - CI (SUBSTITUTIVO)**

### **PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 291, DE 2013**

*Altera a Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, que estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico e dá outras providências, para disciplinar a cobrança dos serviços de abastecimento de água de esgotamento sanitário.*

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** Os arts. 29 e 45 da Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 29.**.....

I – de abastecimento de água e esgotamento sanitário: preferencialmente na forma de tarifas e outros preços públicos, que serão calculados e informados ao usuário separadamente para cada serviço, podendo a cobrança ser feita isolada ou conjuntamente;

.....  
§ 1º .....

.....  
IX – condicionamento da cobrança à disponibilidade ou efetiva prestação do serviço, observada ainda, no caso do esgotamento sanitário, sua proporcionalidade com os níveis de tratamento e disposição final dos esgotos coletados.

.....” (NR)

“**Art. 45.**.....

.....  
§ 3º A omissão ou recusa do proprietário de edificação permanente urbana em conectá-la as redes públicas de abastecimento de água e de esgotamento sanitário disponíveis, desde que previamente notificado a fazê-lo, ensejará a imposição de multa administrativa.

§ 4º Os proprietários de lotes servidos por serviços públicos de abastecimento de água e esgotamento sanitário poderão ser cobrados pela disponibilidade das respectivas redes, independentemente da conexão a que se refere o *caput* deste artigo.” (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 291, DE 2013**

Altera a Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, para regular a cobrança pela prestação dos serviços de esgotamento sanitário.

O CONGRESSO NACIONAL decreta,

**Art. 1º** Os arts. 29 e 45 da Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, passam a vigorar com as seguintes alterações:

**“Art. 29** .....

I – de abastecimento de água e esgotamento sanitário: preferencialmente na forma de tarifas e outros preços públicos, que serão estabelecidos separadamente para cada um dos serviços prestados;

.....

§ 1º.....

.....

2

IX – condicionamento da cobrança à efetiva prestação do serviço, observada ainda, no caso do esgotamento sanitário, sua proporcionalidade com os níveis de tratamento e disposição final dos esgotos coletados.

.....” (NR)

“Art. 45 .....

.....

§ 3º A omissão ou recusa do incorporador, construtor ou proprietário de edificação permanente urbana em conectá-la a rede pública de esgotamento sanitário disponível, desde que previamente notificado a fazê-lo, ensejará a imposição de multa administrativa.

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

## JUSTIFICAÇÃO

Em diversos e constantes foros de debates, incluído o Congresso Nacional, muito se tem criticado o enorme atraso dos investimentos em saneamento ambiental no Brasil.

Se a cobertura dos serviços de fornecimento de água potável vem lentamente melhorando e alcança, hoje, 81,1% da população, o atendimento em termos de coleta de esgotos chega a apenas 46,2% dos domicílios, percentual que ainda se reduz para 37,9% quando se consideram os esgotos que recebem algum tipo de tratamento.

Uma das muitas causas desse atraso reside no sistema de cobrança das tarifas. Como a Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, que estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico, admite que a cobrança pelos serviços de abastecimento d'água e esgotamento sanitário pode ser estabelecida "para cada um dos serviços ou para ambos conjuntamente", tornou-se muito frequente, e predominante, o sistema de cobrança conjunta.

Por esse mecanismo, independentemente até da existência de redes de coleta de esgotos sanitários, ou da implantação ou não de sistemas de tratamento primário, secundário ou terciário, as concessionárias têm sido autorizadas a cobrar por um serviço nem sempre prestado.

Ao lado do notório caráter abusivo desse procedimento, dele decorre outro efeito danoso. Ora, podendo cobrar pela prestação de um serviço público independentemente de sua efetividade e de sua qualidade, que estímulo haveria para que as concessionárias fizessem os investimentos necessários à expansão e à qualificação das redes de coleta e dos sistemas de tratamento dos esgotos sanitários?

4

A presente proposição destina-se, assim, a vedar essa prática nociva. De uma parte, altera-se a Lei do Saneamento no sentido de determinar que a cobrança pela prestação dos serviços de abastecimento de água e de esgotamento sanitário seja estabelecida “separadamente para cada um dos serviços efetivamente prestados”. De outra, condiciona-se essa cobrança “à efetiva prestação do serviço, observada ainda, no caso do esgotamento sanitário, sua proporcionalidade com os níveis de tratamento e disposição final dos esgotos coletados”.

Por fim, a proposição objetiva combater, preventivamente, a prática igualmente nefasta que poderia advir da cobrança em separado, qual seja a omissão ou recusa do responsável em conectar a respectiva edificação à rede pública de esgotamento sanitário disponível, preferindo manter sistemas alternativos e poluentes como via de escape da contraprestação tarifária. Para tanto, determina-se a imposição de multa administrativa nos casos de “omissão ou recusa do incorporador, construtor ou proprietário de edificação permanente urbana em conectá-la a rede pública de esgotamento sanitário disponível, desde que previamente notificado a fazê-lo”.

São essas as razões que justificam o projeto ora apresentado, para o qual esperamos contar com o apoio dos membros do Congresso Nacional.

Sala das Sessões,

Senador CYRO MIRANDA

5

## Legislação Citada

### LEI Nº 11.445, DE 5 DE JANEIRO DE 2007

Estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico; altera as Leis nºs 6.766, de 19 de dezembro de 1979, 8.036, de 11 de maio de 1990, 8.666, de 21 de junho de 1993, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; revoga a Lei nº 6.528, de 11 de maio de 1978; e dá outras providências.

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

.....

### CAPÍTULO VI

#### DOS ASPECTOS ECONÔMICOS E SOCIAIS

Art. 29. Os serviços públicos de saneamento básico terão a sustentabilidade econômico-financeira assegurada, sempre que possível, mediante remuneração pela cobrança dos serviços:

I – de abastecimento de água e esgotamento sanitário: preferencialmente na forma de tarifas e outros preços públicos, que poderão ser estabelecidos para cada um dos serviços ou para ambos conjuntamente;

II – de limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos urbanos: taxas ou tarifas e outros preços públicos, em conformidade com o regime de prestação do serviço ou de suas atividades;

III – de manejo de águas pluviais urbanas: na forma de tributos, inclusive taxas, em conformidade com o regime de prestação do serviço ou de suas atividades.

§ 1º Observado o disposto nos incisos I a III do caput deste artigo, a instituição das tarifas, preços públicos e taxas para os serviços de saneamento básico observará as seguintes diretrizes:

I – prioridade para atendimento das funções essenciais relacionadas à saúde pública;

6

II – ampliação do acesso dos cidadãos e localidades de baixa renda aos serviços;

III – geração dos recursos necessários para realização dos investimentos, objetivando o cumprimento das metas e objetivos do serviço;

IV – inibição do consumo supérfluo e do desperdício de recursos;

V – recuperação dos custos incorridos na prestação do serviço, em regime de eficiência;

VI – remuneração adequada do capital investido pelos prestadores dos serviços;

VII – estímulo ao uso de tecnologias modernas e eficientes, compatíveis com os níveis exigidos de qualidade, continuidade e segurança na prestação dos serviços;

VIII – incentivo à eficiência dos prestadores dos serviços.

§ 2º Poderão ser adotados subsídios tarifários e não tarifários para os usuários e localidades que não tenham capacidade de pagamento ou escala econômica suficiente para cobrir o custo integral dos serviços.

Art. 30. ....

.....

## CAPÍTULO VII

## DOS ASPECTOS TÉCNICOS

Art. 44. ....

Art. 45. Ressalvadas as disposições em contrário das normas do titular, da entidade de regulação e de meio ambiente, toda edificação permanente urbana será conectada às redes públicas de abastecimento de água e de esgotamento sanitário disponíveis e sujeita ao pagamento das tarifas e de outros preços públicos decorrentes da conexão e do uso desses serviços.

§ 1º Na ausência de redes públicas de saneamento básico, serão admitidas soluções individuais de abastecimento de água e de afastamento e destinação final dos esgotos sanitários, observadas as normas editadas pela entidade reguladora e pelos órgãos responsáveis pelas políticas ambiental, sanitária e de recursos hídricos.

§ 2º A instalação hidráulica predial ligada à rede pública de abastecimento de água não poderá ser também alimentada por outras fontes.

Art. 46. ....

*(Às Comissões de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle; e de Serviços de Infraestrutura, cabendo à última a decisão terminativa)*

Publicado do **DSF**, em 16/07/2013.



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Luiz Henrique da Silveira

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE sobre o Projeto de Lei do Senado nº 291, de 2013, do Senador Cyro Miranda, que altera a Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, para regular a cobrança pela prestação dos serviços de esgotamento sanitário.

RELATOR: Senador LUIZ HENRIQUE  
RELATOR "AD-HOC": SENADOR IVO CASSOL

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 291, de 2013, de autoria do Senador Cyro Miranda. A matéria pretende regular a cobrança pela prestação dos serviços de esgotamento sanitário.

Nesse sentido, o projeto altera o inciso I do art. 29 da Lei nº 11.445, de 5 de junho de 2007 – que *estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico e dá outras providências* –, para determinar que a cobrança pelo serviço público de esgotamento sanitário será estabelecida separadamente da cobrança pelo serviço público de abastecimento de água. A proposição também acrescenta novo inciso ao §1º do art. 29 para condicionar a cobrança dos serviços públicos de saneamento básico à efetiva prestação do serviço, observada – no caso do esgotamento sanitário – a proporcionalidade da cobrança com os níveis de tratamento e a disposição final dos esgotos coletados.



SF/13260.36220-30

Página: 1/5 31/10/2013 18:35:40

9843fc45eebdf0a368f9ade73e8a1df0fa1f67e03





2

SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Luiz Henrique da Silveira

Finalmente, o projeto acrescenta um parágrafo ao art. 45 da Lei nº 11.445, de 2007, para impor multa administrativa ao incorporador, construtor ou proprietário de edificação permanente urbana que se omita ou se recuse a conectá-la à rede pública de esgotamento sanitário, desde que previamente notificado a fazê-lo.

Na justificação da matéria, o autor defende que o baixo atendimento dos serviços de esgotamento sanitário à população – em comparação com o abastecimento de água – *reside no sistema de cobrança das tarifas* previsto na Lei nº 11.445, de 2007, já que a cobrança para os serviços públicos de abastecimento de água e de esgotamento sanitário pode ser estabelecida “para cada um dos serviços ou para ambos conjuntamente”.

Segundo o autor, esse sistema predomina, ainda que os níveis de atendimento de coleta e tratamento de esgotos sejam precários, resultando na cobrança pelas concessionárias de esgotamento sanitário de *um serviço nem sempre prestado*. A cobrança em separado buscaria superar esse problema, ao condicionar a cobrança à efetiva prestação e qualidade da coleta e tratamento de esgotos. Finalmente, o projeto almeja prevenir um dos impactos negativos da cobrança em separado, ao impor multa administrativa aos que não conectarem edificação permanente urbana à rede pública de esgotamento sanitário.

Após o exame da CMA, a matéria será analisada pela Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão terminativa. No prazo regimental não foram apresentadas emendas.

## II – ANÁLISE



SF/13260.36220-30

Página: 2/5 31/10/2013 18:35:40

9843fc45eebdf0a368fade79e3a1df0faf67e03





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Luiz Henrique da Silveira

Nos termos do art. 102-A do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CMA opinar sobre assuntos atinentes à proteção do meio ambiente e à defesa do consumidor, matérias objeto do projeto em análise.

O projeto promove alterações adequadas à Lei nº 11.445, de 2007, conforme justificção apresentada pelo seu autor, o Senador Cyro Miranda. De fato, segundo a Pesquisa Nacional de Saneamento Básico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), levantamento mais recente sobre o tema, realizado em 2008, quase 2.500 municípios em todos os Estados não tinham rede coletora para esgotos. Nessas cidades residiam 35 milhões, ou seja, 18% da população brasileira, que se encontram, portanto, mais vulneráveis a doenças de veiculação hídrica, tais como diarreia, uma das principais causas de mortalidade infantil. Esse quadro se agrava diante dos números do IBGE para tratamento do esgoto: apenas 28,5% dos municípios brasileiros realizavam tal serviço, em 2008.

Entendemos que a matéria guarda relação com a necessidade de melhoria dos índices de coleta e tratamento de esgotos, dada sua importância para a saúde humana e para a conservação da qualidade dos recursos hídricos. Favorece igualmente a sadia qualidade de vida, resultado da proteção ambiental proporcionada pela prestação de um serviço de esgotamento sanitário que reverta os graves índices apontados pelo IBGE.

A proposta harmoniza-se com os objetivos da Política Nacional de Recursos Hídricos, instituída por meio da Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, ao vincular a proporcionalidade da cobrança aos níveis de tratamento e de disposição final dos esgotos coletados. Considerando que esses efluentes serão lançados em cursos hídricos, a matéria traz importante inovação, proporcionando a conservação da qualidade de água nas bacias hidrográficas.

A cobrança do esgotamento sanitário em conjunto com o abastecimento de água, amplamente praticada no Brasil, é um desrespeito aos direitos do usuário, pois permite a cobrança por um serviço muitas vezes indisponível e sem nenhuma medição específica.



SF/13260.36220-30

Página: 3/5 31/10/2013 18:35:40

9843fc45eebdf0a368fiade73e3a1df0fatf67e03





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Luiz Henrique da Silveira

4

Cabe ao usuário pagar uma tarifa suficiente para financiar os custos da empresa concessionária de coleta e tratamento do esgoto, inclusive os relativos à disposição final dos resíduos produzidos pelo tratamento. Isso demanda uma contabilidade separada para o serviço de esgotamento sanitário, conjugada à medição de cada unidade consumidora.

Existente a rede pública de esgotamento, é indispensável que se promova a ligação de todas as edificações servidas, sob pena de se comprometer a viabilidade financeira do serviço, a própria saúde pública e o meio ambiente. Essa exigência já consta da Lei de Saneamento Básico, mas o projeto acrescenta a multa como sanção para o incorporador, construtor ou proprietário que se omitir ou recusar a ligação. Trata-se de medida necessária, que aperfeiçoa o dispositivo vigente.

Propomos uma emenda de redação com o intuito de sanar omissão da expressão "(NR)" ao final da pretendida alteração ao art. 45, a qual visa a acrescentar um § 3º ao mencionado artigo. Essa emenda busca adequar o projeto à exigência do art. 12, inciso III, alínea "d", 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.

### III – VOTO

Em razão do exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 291, de 2013, com a seguinte emenda de redação:



SF/13260.36220-30

Página: 4/5 31/10/2013 18:35:40

9843fc45eebcf0a368fade73e3a1df0fa67e03





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Luiz Henrique da Silveira

5

EMENDA Nº <sup>1</sup> - CMA

Acrescente-se um sinal de fecho aspas seguido da expressão "(NR)" ao final do texto proposto pelo art. 1º do Projeto de Lei do Senado nº 291, de 2013, para o art. 45 da Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007.

Sala da Comissão, 11 DE MARÇO DE 2014.

SENADOR BLAÍRO MAGGI

, Presidente

, Relator



SF/13260.36220-30

Página: 5/5 31/10/2013 18:35:40

9843fc45eeebdf0a366f4de73e9a1df0faf67e03





**SENADO FEDERAL**  
**Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle**  
**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 291, de 2013**

ASSINAM O PARECER, NA 5ª REUNIÃO, DE 11/03/2014, OS(AS) SENHORES(AS) SENADORES(AS)

PRESIDENTE: \_\_\_\_\_

RELATOR: (AD HOC) \_\_\_\_\_

*Sen Blairo Maggi*

*Sen Ivo Cassol*

Bloco de Apoio ao Governo(PSOL, PT, PDT, PSB, PCdoB)	
Anibal Diniz (PT)	1. Randolfe Rodrigues (PSOL)
✓ Acir Gurgacz (PDT)	2. Rodrigo Rollemberg (PSB)
Jorge Viana (PT)	3. Vanessa Grazziotin (PCdoB)
Ana Rita (PT)	4. Cristovam Buarque (PDT)
Humberto Costa (PT)	5. Delcídio do Amaral (PT)
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PSD, PMDB, PP)	
Romero Jucá (PMDB)	1. VAGO
Luiz Henrique (PMDB)	2. Eduardo Braga (PMDB)
Garibaldi Alves (PMDB)	3. João Alberto Souza (PMDB)
✓ Valdir Raupp (PMDB)	4. Vital do Rêgo (PMDB)
✓ Ivo Cassol (PP)	5. Eunício Oliveira (PMDB)
Kátia Abreu (PMDB)	6. VAGO
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)	
Alvaro Dias (PSDB)	1. Aloysio Nunes Ferreira (PSDB)
✓ Cícero Lucena (PSDB)	2. Flexa Ribeiro (PSDB)
José Agripino (DEM)	3. Cyro Miranda (PSDB)
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PRB, PSC, PR)	
✓ Blairo Maggi (PR)	1. Gim (PTB)
✓ Eduardo Amorim (PSC)	2. VAGO
Fernando Collor (PTB)	3. Armando Monteiro (PTB)

**4**



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

## **PARECER Nº      , DE 2016**

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.*



SF/16829.96952-74

**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



SF/16829.96952-74



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 - 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, sempre que for técnica e economicamente viável.

§ 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,

, Presidente

, Relator



SF/16829.96952-74



**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)*

**5**

**RGI**  
**00005/2017**

## **REQUERIMENTO Nº      , DE 2017**

Requeiro, nos termos do art. 93, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), a realização de audiência pública no âmbito da Comissão de Infraestrutura (CI), a fim de instruir o PLS nº 37, de 2011, que "altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, para incluir a obrigatoriedade de as concessionárias e permissionárias de serviço público de distribuição de energia elétrica substituírem redes aéreas de distribuição de energia por redes subterrâneas em cidades com mais de 100 mil habitantes e dá outras providências".

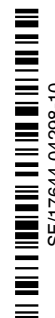
A lista de convidados será encaminhada posteriormente à Comissão e incluirá representantes dos municípios, da Associação Brasileira de Distribuidoras de Energia Elétrica (ABRADEE), da Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL, do Ministério de Minas e Energia, entre outros.

### **JUSTIFICAÇÃO**

O PLS nº 37, de 2011, almeja a substituição, pelas concessionárias e permissionárias de serviço público de distribuição de energia elétrica, das redes aéreas de distribuição por redes subterrâneas em cidades com mais de 100 mil habitantes.

É inegável que, embora mais caras, as redes subterrâneas isolam a população do risco de morte, criam um ambiente visual mais limpo e agradável e geram substancial economia para a distribuidora ao dificultar o furto de energia elétrica e dos cabos de transmissão, cujo custo acaba sendo pago pelos demais consumidores.

Contudo, a opção da rede subterrânea tem o potencial de aumentar substancialmente as tarifas de energia elétrica, e penso que o consumidor não pode ser onerado com mais acréscimos de tarifas. Além disso, as áreas de concessão e de permissão do serviço público de distribuição de energia elétrica abrangem vários municípios. Assim, a implantação da rede subterrânea em um município onera consumidores dos outros municípios atendidos pela distribuidora, que não gozarão dos benefícios dessa infraestrutura.



SF/17644.04298-10

Devido a essa e outras questões divergentes, é necessário que esta Casa Legislativa promova a interlocução com os setores envolvidos, a fim de visualizar os principais desafios na implementação da substituição das redes aéreas de distribuição por redes subterrâneas e, assim, melhor instruir o projeto.

Sala da Comissão,

Senador ELMANO FÉRRER



SF/17644.04298-10

6



**RGI**  
**00006/2017**

SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

**REQUERIMENTO N.º      , DE 2017 – CI**

Requeremos, nos termos do art. 58, §2º, II da CF c/c art. 93, II do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de diligência no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal - CI, no dia 28 de abril de 2017 às 14 horas, na cidade de Porto Velho, para debater o processo de Concessão / Duplicação da BR 364 – Trecho Comodoro – Porto Velho – RO, bem como as previsões da execução das obras do Contorno de Porto Velho, com a presença das seguintes entidades:

- Representante do **MTPA** - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil;
- Representante da **ABCR** - Associação Brasileira de Concessionárias e Rodovias;
- Representante da **EPL** - Empresa de Planejamento e Logística;
- Representante da **ANTT** - Agência Nacional de Transportes Terrestres;
- Representante do **DNIT** – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

Sala de sessões, 28 de março de 2017.

Senador **ACIR GURGACZ**

**PDT/RO**



SF/17203.34983-03