



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 14ª REUNIÃO

(2ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura)

**04/06/2024
TERÇA-FEIRA
às 09 horas**

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



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**14ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 04/06/2024.**

14ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA

terça-feira, às 09 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PL 868/2020 (Tramita em conjunto com: PL 709/2024 e PL 943/2020) - Não Terminativo -	SENADOR CHICO RODRIGUES	12
2	PL 2152/2019 - Não Terminativo -	SENADORA TERESA LEITÃO	39
3	PL 4994/2023 - Não Terminativo -	SENADOR BETO FARO	47
4	PL 5497/2023 - Não Terminativo -	SENADOR OTTO ALENCAR	59
5	TURNO SUPLEMENTAR - Terminativo -	SENADOR ESPERIDIÃO AMIN	70

6	PL 4632/2019 - Terminativo -	SENADOR ESPERIDIÃO AMIN	99
7	PL 1675/2022 - Terminativo -	SENADORA MARGARETH BUZETTI	108
8	PL 4633/2023 - Terminativo -	SENADORA SORAYA THRONICKE	115
9	PL 4715/2023 - Terminativo -	SENADOR JAIME BAGATTOLI	123
10	REQ 40/2024 - CI - Não Terminativo -		141
11	REQ 41/2024 - CI - Não Terminativo -		143
12	REQ 42/2024 - CI - Não Terminativo -		145
13	REQ 43/2024 - CI - Não Terminativo -		147
14	REQ 44/2024 - CI - Não Terminativo -		150

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Confúcio Moura

VICE-PRESIDENTE: Senadora Augusta Brito

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE	
Bloco Parlamentar Democracia(MDB, UNIÃO)				
Jayme Campos(UNIÃO)(2)	MT 3303-2390 / 2384 / 2394	1 Efraim Filho(UNIÃO)(2)	PB 3303-5934 / 5931	
Soraya Thronicke(PODEMOS)(2)	MS 3303-1775	2 Alan Rick(UNIÃO)(2)(5)(10)	AC 3303-6333	
Rodrigo Cunha(PODEMOS)(2)	AL 3303-6083	3 Jader Barbalho(MDB)(2)(6)(5)(10)	PA 3303-9831 / 9827 / 9832	
Eduardo Braga(MDB)(2)	AM 3303-6230	4 Fernando Farias(MDB)(2)(5)(10)	AL 3303-6266 / 6273	
Veneziano Vital do Rêgo(MDB)(2)	PB 3303-2252 / 2481	5 Marcelo Castro(MDB)(2)(10)	PI 3303-6130 / 4078	
Confúcio Moura(MDB)(2)	RO 3303-2470 / 2163	6 Zequinha Marinho(PODEMOS)(2)(10)(14)	PA 3303-6623	
Carlos Viana(PODEMOS)(2)	MG 3303-3100 / 3116	7 Cid Gomes(PSB)(2)(10)	CE 3303-6460 / 6399	
Weverton(PDT)(2)	MA 3303-4161 / 1655	8 Alessandro Vieira(MDB)(2)(10)	SE 3303-9011 / 9014 / 9019	
Marcos Rogério(PL)(24)(2)	RO 3303-6148	9 Randolfe Rodrigues(S/Partido)(2)(10)	AP 3303-6777 / 6568	
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PSB, PT, PSD)				
Daniella Ribeiro(PSD)(4)	PB 3303-6788 / 6790	1 Irajá(PSD)(4)	TO 3303-6469 / 6474	
Vanderlan Cardoso(PSD)(4)	GO 3303-2092 / 2099	2 Sérgio Petecão(PSD)(4)(11)(13)	AC 3303-4086 / 6708 / 6709	
Lucas Barreto(PSD)(4)	AP 3303-4851	3 Margareth Buzetti(PSD)(4)(17)(19)(20)(16)	MT 3303-6408	
Otto Alencar(PSD)(4)(8)(21)(20)	BA 3303-3172 / 1464 / 1467	4 Omar Aziz(PSD)(4)	AM 3303-6579 / 6581	
Augusta Brito(PT)(4)	CE 3303-2423	5 Humberto Costa(PT)(4)	PE 3303-6285 / 6286	
Teresa Leitão(PT)(4)	PE 3303-2423	6 Rogério Carvalho(PT)(4)	SE 3303-2201 / 2203	
Beto Faro(PT)(4)	PA 3303-5220	7 Fabiano Contarato(PT)(4)	ES 3303-9054 / 6743	
Chico Rodrigues(PSB)(4)	RR 3303-2281	8 Jorge Kajuru(PSB)(4)	GO 3303-2844 / 2031	
Bloco Parlamentar Vanguarda(PL, NOVO)				
Wellington Fagundes(PL)(1)(12)(15)	MT 3303-6219 / 3778 / 3772 / 6209 / 6213 / 3775	1 Jaime Bagattoli(PL)(1)	RO 3303-2714	
Wilder Moraes(PL)(1)	GO 3303-6440	2 Jorge Seif(PL)(23)(1)(18)	SC 3303-3784 / 3807	
Eduardo Gomes(PL)(1)	TO 3303-6349 / 6352	3 Astronauta Marcos Pontes(PL)(1)	SP 3303-1177 / 1797	
Bloco Parlamentar Aliança(PP, REPUBLICANOS)				
Tereza Cristina(PP)(1)	MS 3303-2431	1 Laércio Oliveira(PP)(1)	SE 3303-1763 / 1764	
Ireneu Orth(PP)(22)(1)	RS 3303-4124 / 4127 / 4129 / 4132	2 Esperidião Amin(PP)(1)	SC 3303-6446 / 6447 / 6454	
Cleitinho(REPUBLICANOS)(1)	MG 3303-3811	3 Mecias de Jesus(REPUBLICANOS)(1)	RR 3303-5291 / 5292	

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

- (20) Em 21.12.2023, a Senadora Eliziane Gama foi designada membro titular, em substituição ao Senador Otto Alencar, e a Senadora Margareth Buzetti, membro suplente, em substituição ao Senador Carlos Fávaro, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 138/2023-BLRESDEM).
- (21) Em 02.02.2024, o Senador Otto Alencar foi designado membro titular, em substituição à Senadora Eliziane Gama, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 02/2024-BLRESDEM).
- (22) Em 10.04.2024, o Senador Ireneu Orth foi designado membro titular, em substituição ao Senador Luis Carlos Heinze, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Aliança (Of. nº 14/2024-BLALIAN).
- (23) Em 09.05.2024, o Senador Jorge Seif foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Carlos Portinho, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 22/2024-BLVANG).
- (24) Em 22.05.2024, o Senador Marcos Rogério foi designado membro titular, em substituição ao Senador Izalci Lucas, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. nº 42/2024-BLDEM).

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

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



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA

2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
57ª LEGISLATURA

Em 4 de junho de 2024
(terça-feira)
às 09h

PAUTA

14ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

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

Retificações:

1. Novo relatório apresentado ao PL 5497/2023. (03/06/2024 10:17)
2. Exclusão de item (03/06/2024 13:53)
3. Inclusão de observação ao item 4 (03/06/2024 14:13)

PAUTA

ITEM 1

TRAMITAÇÃO CONJUNTA **PROJETO DE LEI Nº 868, DE 2020**

- Não Terminativo -

Cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional.

Autoria: Senador Weverton

Textos da pauta:

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

TRAMITA EM CONJUNTO **PROJETO DE LEI Nº 709, DE 2024**

- Não Terminativo -

Concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes e alagamentos.

Autoria: Senador Cleitinho

TRAMITA EM CONJUNTO **PROJETO DE LEI Nº 943, DE 2020**

- Não Terminativo -

Dispõe sobre o custeio extraordinário das despesas de energia elétrica de unidades consumidoras alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica.

Autoria: Senador Marcos Rogério

Relatoria: Senador Chico Rodrigues

Relatório: Pela aprovação do PL 868/2020, com acatamento parcial do PL 943/2020 e do PL 709/2024, e rejeição da Emenda nº 1-PLEN ao PL nº 943/2020, na forma do substitutivo que apresenta

Observações:

1. Após análise na CI, os projetos vão à CAS e à CAE, em decisão terminativa
2. Votação simbólica

ITEM 2

PROJETO DE LEI Nº 2152, DE 2019

- Não Terminativo -

Acrescenta parágrafo único ao art. 18 da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990, (Estatuto da Criança e do Adolescente), para vedar a exposição de crianças a tratamento vexatório ou constrangedor no acesso ao transporte coletivo urbano.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senadora Teresa Leitão

Relatório: Pela aprovação

Observações:

1. Após análise na CI, o projeto vai à CDH
2. Votação simbólica

Textos da pauta:

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

ITEM 3

PROJETO DE LEI Nº 4994, DE 2023

- Não Terminativo -

Reconhece a rodovia BR-319 como infraestrutura crítica, indispensável à segurança nacional, e estabelece a garantia de sua trafegabilidade nas condições que especifica; e altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011 (Sistema Nacional de Viação).

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Beto Faro

Relatório: Pela aprovação do projeto com emenda supressiva

Observações:

1. Após análise na CI, o projeto vai à CMA
2. Votação simbólica

Textos da pauta:

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

ITEM 4

PROJETO DE LEI Nº 5497, DE 2023

- Não Terminativo -

Altera as Leis nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, nº 11.975, de 7 de julho de 2009, e nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, para tornar obrigatória a divulgação de mensagens sobre a tromboembolismo venoso em terminais do transporte rodoviário, ferroviário, aéreo e aquaviário, bem como nos aviões, embarcações e vagões de passageiros, e nos bilhetes aéreos.

Autoria: Senadora Daniella Ribeiro

Relatoria: Senador Otto Alencar

Relatório: Pela aprovação com as duas emendas que apresenta

Observações:

1. Após análise na CI, o projeto vai à CAS, em decisão terminativa
2. Em 02/06/2024 o relator, Senador Otto Alencar, submete à Comissão novo relatório favorável ao projeto, com as duas emendas que apresenta
3. Votação simbólica

Textos da pauta:

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

ITEM 5

TURNO SUPLEMENTAR DO SUBSTITUTIVO OFERECIDO AO

PROJETO DE LEI Nº 4804, DE 2019

- Terminativo -

Ementa do Projeto: *Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais no transporte público para pessoas com deficiência e com obesidade mórbida.*

Autoria do Projeto: Senadora Zenaide Maia

Relatoria do Projeto: Senador Astronauta Marcos Pontes (Substituído por *Ad Hoc*)

Relatoria Ad hoc: Senador Esperidião Amin

Observações:

Até o momento, não foram apresentadas emendas em turno suplementar. Não sendo oferecidas emendas até o encerramento da discussão em turno suplementar, o substitutivo será dado como definitivamente adotado sem votação (artigo 284 do RISF)

Textos da pauta:

[Parecer \(CI\)](#)

[Parecer \(CDH\)](#)

[Parecer \(CAE\)](#)

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

ITEM 6**PROJETO DE LEI Nº 4632, DE 2019****- Terminativo -**

Denomina Willy Alfredo Zumblick o túnel construído no morro do Formigão, localizado entre o Km 337,8 e o Km 338,7 da rodovia BR-101, no Município de Tubarão, no Estado de Santa Catarina.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Esperidião Amin

Relatório: Pela aprovação com a emenda que apresenta

Observações:

Votação nominal

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

ITEM 7**PROJETO DE LEI Nº 1675, DE 2022****- Terminativo -**

Denomina Perimetral Sérgio Lobato Machado o trecho rodoviário que liga a rodovia BR-277 à ponte internacional da integração sobre o rio Paraná, na fronteira entre o Brasil e o Paraguai, no Município de Foz do Iguaçu, no Estado do Paraná.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senadora Margareth Buzetti

Relatório: Pela aprovação

Observações:

1. Votação nominal

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

ITEM 8**PROJETO DE LEI Nº 4633, DE 2023**

- Terminativo -

Denomina “Avenida Prefeito Francisco Alves Andrade” o trecho da BR-135, compreendido entre os quilômetros 374,5 e 379,7 na travessia urbana no município de São Domingos do Maranhão, Estado do Maranhão, e dá outras providências.

Autoria: Senador Weverton

Relatoria: Senadora Soraya Thronicke

Relatório: Pela aprovação com a emenda que apresenta

Observações:

1. *Votação nominal*

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

ITEM 9**PROJETO DE LEI Nº 4715, DE 2023****- Terminativo -**

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1976 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para estabelecer hipóteses de autorização da realização de serviços aéreos de transporte doméstico por empresas estrangeiras.

Autoria: Senador Sérgio Petecão

Relatoria: Senador Jaime Bagattoli

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

1. *O projeto tem parecer da CRE, pela aprovação com a emenda nº 1/CRE*

2. *Em 14/05/2024 foi lido o relatório e concedida vista coletiva*

3. *Se aprovado o substitutivo, a matéria será submetida a turno suplementar, nos termos do artigo 282 do Regimento Interno*

4. *Votação nominal*

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

[Parecer \(CRE\)](#)

ITEM 10**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 40, DE 2024**

Requer, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 19/2024 - CI, com o objetivo de instruir o PL 528/2020, que “dispõe sobre a promoção da mobilidade sustentável de baixo carbono e a captura e a estocagem geológica de dióxido de carbono; institui o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), o Programa Nacional de Diesel Verde (PNDV) e o Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano; e altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, 9.847, de 26 de outubro de 1999, 8.723, de 28 de outubro de 1993, e 13.033, de 24 de setembro de 2014”, seja incluído como convidado um representante Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

Autoria: Senador Astronauta Marcos Pontes

Textos da pauta:[Requerimento](#) (CI)**ITEM 11****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 41, DE 2024**

Requer, nos termos do art. 256 do Regimento Interno do Senado Federal, a retirada, em caráter definitivo, dos REQ 3/2024-CI, 17/2024-CI, 20/2024-CI, 37/2024-CI e 38/2024-CI, com o objetivo de instruir o PL 4392/2023, que “altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir a cabotagem aérea a empresas sul-americanas na Amazônia Legal”.

Autoria: Senador Wellington Fagundes

Textos da pauta:[Requerimento](#) (CI)**ITEM 12****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 42, DE 2024**

Requer a inclusão do prof. Carlos Penna Brescianini, ex-coordenador do Metrô DF e Pesquisador em Mobilidade Urbana na audiência pública objeto dos REQ 89/2023-CI e 95/2023-CI.

Autoria: Senador Weverton

Textos da pauta:[Requerimento](#) (CI)**ITEM 13****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 43, DE 2024**

Requer a realização de audiência pública com o objetivo de debater o transporte aéreo de animais de estimação e de apoio emocional.

Autoria: Senador Wellington Fagundes

Textos da pauta:[Requerimento](#) (CI)**ITEM 14****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 44, DE 2024**

Requer adição de convidados à audiência do REQ 32/2024-CI

Autoria: Senador Veneziano Vital do Rêgo

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

1

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei (PL) nº 868, de 2020, do Senador Weverton, que *cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional*; o PL nº 943, de 2020, do Senador Marcos Rogério, que *dispõe sobre o custeio extraordinário das despesas de energia elétrica de unidades consumidoras alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica*; e o PL nº 709, de 2024, do Senador Cleitinho, que *concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes e alagamentos*.

Relator: Senador **CHICO RODRIGUES**

I – RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 868, de 2020, de autoria do Senador Weverton, que “*cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional*”. Esse PL tramita em conjunto com outros dois, quais sejam, o PL nº 943, de 2020, de autoria do Senador Marcos Rogério, que “*dispõe sobre o custeio extraordinário das despesas de energia elétrica de unidades consumidoras alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica*”, e o PL nº 709, de 2024, de autoria do Senador Cleitinho, que “*concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes e alagamentos*”.

O PL nº 868, de 2020, possui seis artigos. O primeiro cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica (Tarifa Emergencial), aplicável por 90 dias quando da decretação de Estado de Calamidade Pública Nacional. O segundo artigo estabelece os parâmetros para aplicação dessa Tarifa Emergencial. O terceiro dispõe que o valor remanescente de pagamento pelos serviços de água e esgoto não será rateado entre os demais usuários. O quarto artigo proíbe o corte dos serviços de água, tratamento de esgoto e energia elétrica durante o período de duração do decreto de Estado de Calamidade Pública. O quinto artigo altera a Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, para criar novo patamar de incidência da Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE) contemplando a Tarifa Emergencial disposta no art. 1º. E o sexto estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na Justificação da proposição, seu autor argumenta que “*a anistia dos pagamentos e suspensão dos cortes por falta de pagamento de água e luz*”, naquele momento de pandemia de COVID-19, era necessária em razão da “*redução de renda de pessoas autônomas durante o período de isolamento*”. Além disso, a manutenção do fornecimento desses serviços básicos era essencial para o “*impedimento de alastramento da pandemia*”.

O PL nº 943, de 2020, também possui seis artigos. O primeiro estabelece o custeio extraordinário das despesas com energia elétrica incorridas pelas unidades consumidoras enquadradas pela Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE). O segundo artigo permite a utilização de recursos de aplicação obrigatória pelas empresas do setor elétrico, mas ainda não utilizados, em programas de Pesquisa e Desenvolvimento e Eficiência Energética (P&DEE) para o custeio extraordinário estabelecido no art. 1º. O terceiro artigo delimita o custeio extraordinário ao máximo de 3 meses e até o limite dos recursos de que trata o art. 2º, além de preservar o subsídio já concedido pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) para a TSEE. O quarto artigo trata da gestão dos recursos para o custeio extraordinário de que trata o art. 1º, a cargo da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE). Além disso, o art. 4º reduz a zero as alíquotas de Contribuição para Programa de Integração Social e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) relativas à gestão dos recursos aportados para o custeio extraordinário. O quinto artigo faculta ao Poder Executivo alocar os recursos de P&DEE, no ano de aprovação da Lei, ao custeio extraordinário previsto no art. 1º. E o sexto estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na Justificação da proposição, seu autor chama a atenção para “os impactos econômicos adversos que a crise da pandemia do COVID-19 pode provocar, principalmente, nas famílias de menor poder aquisitivo” e pondera que o “estoque de recursos que deveriam ser aplicados em projetos em P&D por parte das empresas do setor elétrico e que, por algum motivo, não foram”, devem ser utilizados para “financiar, por um período de três meses, as despesas de energia elétrica das famílias de baixa renda alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE)”.

O PL nº 709, de 2024, por sua vez, possui cinco artigos. O primeiro concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes ou alagamentos, pelo prazo de três meses subsequentes à ocorrência do fato gerador. O segundo artigo delimita os consumidores atingidos por enchentes e alagamentos que são objeto do PL, bem como estabelece que a emissão de laudos pela Defesa Civil ou pelo Corpo de Bombeiros Militares será suficiente para a comprovação dos danos sofridos por tais consumidores. O terceiro artigo apresenta os requisitos para o requerimento de isenção total da tarifa de energia elétrica. O quarto define que as despesas decorrentes do PL correrão à conta dos recursos do Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap), de que trata o inciso II do *caput* do art. 1º-A da Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010. E o quinto estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na justificação, o autor argumenta que, em regra, o poder público não adota medidas eficazes para impedir, ou ao menos mitigar, os danos causados a consumidores atingidos por enchentes e alagamentos. Com o intuito de reduzir o prejuízo suportado pelas vítimas desses fenômenos, o PL busca conceder isenção total da tarifa de energia elétrica, pelo prazo de três meses.

Os três PLs foram remetidos, em tramitação conjunta, nos termos do art. 48, § 1º, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), à esta Comissão, seguindo posteriormente à Comissão de Assuntos Sociais (CAS) e à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), em caráter terminativo.

Quanto aos PL nº 868, de 2020, e nº 709, de 2024, não foram apresentadas emendas no prazo previsto pelo art. 122, inciso II, alínea “c”, do RISF. Já em relação ao PL nº 943, de 2020, foi recebida a Emenda nº 1-PLen, de autoria do Senador Dário Berger, para dispor que “recursos associados a projetos aprovados ou em processo de aprovação pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) não poderão ser usados para a finalidade” de que trata o art. 1º do PL.

Por fim, no âmbito da tramitação do PL nº 943, de 2020, foi recebido o Ofício nº 224/2020, de 8 de maio de 2020, encaminhado pelo Deputado Federal Nereu Crispim, pelo qual apresentou pleito da Associação dos Fabricantes Brasileiros de Eficiência Energética (Afabee) pela rejeição do PL, de modo a preservar os recursos para P&DEE previstos na Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000.

II – ANÁLISE

Compete à CI, nos termos do art. 104 do RISF, opinar sobre proposições que tratam de “*transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes*” e “*outros assuntos correlatos*”, como energia elétrica e saneamento básico, objetos das proposições em análise. Há, portanto, a aderência das competências da CI aos temas tratados pelo PL nº 868 e PL nº 943, ambos de 2020, e pelo PL nº 709, de 2024. Destacamos que as análises de admissibilidade e adequação financeira e orçamentária das proposições poderão ser realizadas no âmbito da CAE. Neste momento, iremos tratar do mérito das matérias.

De início, louvamos as preocupações dos autores das proposições quanto à necessidade de o Estado atuar em prol da população durante a pandemia de COVID-19 e, mais recentemente, nas tragédias que o País tem vivenciado, causadas por chuvas torrenciais, com enchentes e alagamentos.

Nos últimos dias, nossos irmãos gaúchos têm sofrido com os estragos provocados pelo volume de chuvas no Estado do Rio Grande do Sul. Os níveis dos rios que cortam o estado atingiram níveis históricos, nunca vistos. Barragens diversas estão em estado de alerta, correndo o risco de romperem a qualquer momento, agravando a situação. A barragem da Usina Hidrelétrica 14 de Julho, inclusive, já rompeu parcialmente. A quantidade de mortos e desaparecidos já está na casa das centenas. Crianças procuram por suas famílias. Ondas de saques e violência ampliam o drama da população. Os alagamentos aumentam os riscos de proliferação de enfermidades como leptospirose, tétano, hepatite A e surtos de dengue. Estimativas apontam que mais de 1,5 milhão de pessoas sofrem com os efeitos da chuva e mais de 160 mil estão desalojadas ou em abrigos. Além de tudo isso, milhares de pessoas estão sem fornecimento de energia elétrica e sem abastecimento de água.

Nesse cenário de calamidade, o Congresso Nacional não pode ficar inerte. No dia 7 de maio de 2024, foi publicado o Decreto Legislativo nº 36, de 2024, que reconhece, para os fins de suspensão de regras fiscais, a ocorrência do estado de calamidade pública em parte do território nacional, para atendimento às consequências derivadas de eventos climáticos no Estado do Rio Grande do Sul. Assim, é oportuna a deliberação dos PLs nº 868 e nº 943, ambos de 2020, e do PL nº 709, de 2024, para reduzir minimamente o fardo das famílias gaúchas na retomada de suas vidas, por meio da isenção do pagamento da conta de energia elétrica daqueles atingidos por enchentes ou alagamentos.

Em nossa análise procuramos harmonizar o conteúdo das três proposições, além de aprimorá-las e focalizá-las.

Especificamente quanto aos PLs nº 868 e nº 943, ambos de 2020, elaborados no auge da pandemia de COVID-19, verifica-se que parte das matérias por eles tratadas foram endereçadas pelas Medidas Provisórias nº 950 e nº 998, ambas de 2020, esta última convertida na Lei nº 14.120, de 1º de março de 2021. No entanto, ressaltamos que tais proposições, juntamente com o PL nº 709, de 2024, serviram de base para o substitutivo que ora apresentamos, com o intuito de tratar o tema da forma mais efetiva, célere e focalizada possível, nos seguintes termos:

- i) Custeio das faturas de energia elétrica dos consumidores atingidos por enchentes ou alagamentos, pelo prazo de três meses;
- ii) Possibilidade de fruição do custeio pelo titular da unidade consumidora atingida, ou seu sucessor, em outra localidade, tendo em vista que muitas habitações foram destruídas e seus moradores poderão ser realocados;
- iii) Possibilidade de elaboração, pelo órgão público competente, de laudo técnico regionalizado para comprovação de dano decorrente de enchente ou alagamento, em razão das grandes áreas envolvidas;
- iv) Envio do laudo técnico regionalizado diretamente pelo órgão público que o elaborou às concessionárias e permissionárias de serviço público de distribuição de energia elétrica;

- v) Estabelecimento de limite ao custeio mensal de até 200 kWh de consumo de energia elétrica, por unidade consumidora residencial atingida; e
- vi) O custeio terá como fonte de recursos o Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap), de que trata a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, conforme disponibilidade, o que evita que sejam arcados pelos demais consumidores brasileiros.

Por fim, em homenagem aos ditames sobre técnica legislativa dispostos na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, ao invés de criar uma legislação autônoma a respeito do tema, propomos que a matéria seja incorporada à Lei nº 12.340, de 2010, que já dispõe sobre ações de resposta e de recuperação em áreas atingidas por desastres e sobre o Funcap.

III – VOTO

Ante o exposto, no mérito, somos pela **aprovação** do PL nº 868, de 2020, com acatamento parcial do PL nº 943, de 2020, e do PL nº 709, de 2024, e rejeição da Emenda nº 1-PLEN ao PL nº 943, de 2020, na forma do seguinte Substitutivo:

EMENDA Nº – CI (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI Nº 868, DE 2020

Estabelece o custeio das despesas com os serviços de energia elétrica aos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei visa estabelecer o custeio das despesas com os serviços de energia elétrica aos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos, pelo prazo de três meses.

Art. 2º A Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 1º-A** A transferência de recursos financeiros para a execução de ações de prevenção em áreas de risco de desastres e de resposta e de recuperação em áreas atingidas por desastres observará as disposições desta Lei e poderá ser feita por meio:

.....
II – do Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap) a:

a) fundos constituídos pelos Estados, Distrito Federal e Municípios com fim específico de execução das ações previstas no art. 8º e na forma estabelecida no § 1º do art. 9º desta Lei; e

b) concessionárias e permissionárias de serviço público de distribuição de energia elétrica com fim específico de execução das ações previstas no inciso IV do art. 8º.

§ 1º.....

.....
II – efetuar, nas formas previstas no *caput*, os repasses de recursos aos entes beneficiários, de acordo com os planos de trabalho aprovados, e às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica;

.....” (NR)

“**Art. 8º**

.....
II –

III –; e

IV – custeio das despesas dos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos com os serviços de energia elétrica, conforme disponibilidade de recursos.

§ 1º Para fins do custeio de que trata o inciso IV do *caput*, serão beneficiados os consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos que tenham sofrido danos em decorrência da invasão irresistível das águas:

I – em seus imóveis, inclusive nas respectivas instalações elétricas ou hidráulicas; ou

II – nos bens móveis, pertences e utilidades domésticas que guarnecem seus imóveis.

§ 2º Os danos de que trata o § 1º deverão ser comprovados por laudo técnico emitido por órgão público.

§ 3º Os consumidores de que trata o § 1º poderão solicitar o custeio diretamente às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica mediante a apresentação dos seguintes documentos:

I – identificação completa do consumidor titular;

II – endereço da unidade consumidora atingida pela enchente ou alagamento; e

III – laudo técnico de que trata o § 2º.

§ 4º O laudo técnico de que trata o § 2º poderá ser:

I – emitido de forma regionalizada; e

II – encaminhado diretamente às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica.

§ 5º A emissão do laudo de que trata o inciso III do § 3º na forma do inciso II do § 4º dispensa a sua apresentação por parte do titular da unidade consumidora junto às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica.

§ 5º O custeio de que trata o inciso IV do *caput* será aplicado por três meses às unidades consumidoras de mesma titularidade daquela atingida por enchentes ou alagamentos, ou de sucessor do titular, e será limitado ao consumo mensal de 200 kWh de energia elétrica.

§ 6º Os recursos relativos ao custeio:

I – serão repassados pela União às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica;

II – não cobrirão outros descontos já concedidos às unidades consumidoras beneficiárias de tarifas sociais que possuam outras formas de custeio.” (NR)

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

Sala da Comissão,

, Presidente

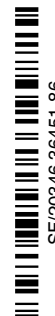
, Relator



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2020

Cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica criada a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica;

Parágrafo único. A Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica será aplicada em caráter exclusivamente emergencial pelo prazo de 90 (noventa) dias e somente quando da decretação de Estado de Calamidade Pública Nacional.

Art. 2º A Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica estipula redução de 100 % nas tarifas e se aplica às residências unifamiliares de consumo:

I – até 20 metros cúbicos de consumo de água por mês;

II – até 200 kWh de consumo de energia elétrica por mês;

Art. 3º O valor a ser pago pelo serviço de água e esgoto adquirido na forma desta lei, bem como os custos administrativos e financeiros e os encargos tributários incorridos pela prestadora do serviço, após a aplicação da Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica, não poderão ser rateados entre as outras classes de consumidores atendidos pela prestadora do serviço.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

Art. 4º Fica proibido o corte na prestação de serviços e fornecimento de água, tratamento de esgotos e energia elétrica durante o período de duração do decreto de Estado de Calamidade Pública.

Art. 5º O art. 1º da Lei 12.212 de 20 de janeiro de 2010, passa a vigor com a seguinte redação:

“Art. 1º

V - para a parcela do consumo de energia elétrica inferior ou igual a 200 (duzentos) kWh/mês, o desconto será de 100% (cem por cento), durante o período de 90 (noventa dias), em caráter emergencial, somente após a decretação de Estado de Calamidade Pública Nacional.”

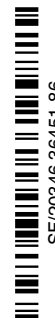
Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Situação emergencial provocada pela pandemia decorrente da propagação do vírus COVID-19, exige do Parlamento atitudes concretas para a proteção dos trabalhadores de baixa renda que já se encontram afetados pela conseqüente recessão, redução drástica dos empregos e circulação de bens e serviços.

Segundo as Defensorias Públicas de 1ª Instância de Atendimento ao Consumidor (1ª e 2ª Deac), a anistia dos pagamentos e suspensão dos cortes por falta de pagamento de água e luz neste momento emergencial, se faz, absolutamente necessário, uma vez que com a redução de renda de pessoas autônomas durante o período de isolamento e a maior necessidade, tanto da água quanto da energia elétrica, para que se cumpram as medidas de prevenção torna ainda mais necessária à manutenção do fornecimento de desses serviços básicos para o impedimento de alastramento da pandemia.

Em relação à energia elétrica, uma das medidas preventivas é a de isolamento, com isso, as pessoas passarão a maior parte do tempo em suas casas, assim terão um aumento do consumo de energia, além de haver maior necessidade para o armazenamento de alimentos nesse período.



SF/20346.36451-86



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

Cabe ao governo garantir subsídios emergenciais a essa população vulnerável, já que, com a aprovação do Projeto de Decreto Legislativo (PDL) 88/2020, que reconhece o Estado de Calamidade Pública no Brasil, o governo se isenta de cumprimento das metas fiscais, conforme ressaltou o relator do Projeto Deputado Orlando Silva (PCdoB-SP):

"Ao reconhecer a calamidade pública, o Congresso permite o descumprimento das metas fiscais, e o governo vai ter condições de fortalecer o Sistema Único de Saúde, que é o principal instrumento de combate ao coronavírus", afirmou. "Também vai garantir medidas econômicas, como renda para a população, e ações para impedir a expansão do vírus." (Fonte: Agência Senado)

A tarifa social já é uma realidade no Brasil que já conta com uma lei específica para energia elétrica, Lei 12.212 de 20 de janeiro de 2010 que dispõe sobre a Tarifa Social de Energia Elétrica e propostas em andamento para a criação da Tarifa social para o fornecimento de água, como o PLS 505/2013 atualmente na Câmara dos Deputados (9.543/2018), e o PL 669/2019 ainda sem número na Câmara, que impede a cobrança de tarifa de religação de energia elétrica de minha autoria.

Além disto, já existe previsão legal para subsídios tarifários como o disposto no § 2º do art. 29 da Lei 11.445, de 5 de janeiro de 2007, que estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico:

"§ 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".

Desse modo, temos todos os subsídios legais para implantação dessa anistia do pagamento de Água, Esgoto e Energia Elétrica e a proibição de cortes nas tarifas durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional decorrente da pandemia do coronavírus (Covid-19).

Assim, pedimos o apoio aos Nobres Pares para aprovação deste projeto.
Sala das sessões,

Senador **WEVERTON**



SF/20346.36451-86



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 868, DE 2020

Cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional.

AUTORIA: Senador Weverton (PDT/MA)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 11.445, de 5 de Janeiro de 2007 - Lei de Saneamento Básico - 11445/07
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2007;11445>
 - parágrafo 2º do artigo 29
- Lei nº 12.212, de 20 de Janeiro de 2010 - LEI-12212-2010-01-20 - 12212/10
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2010;12212>
 - artigo 1º

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei (PL) nº 868, de 2020, do Senador Weverton, que *cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional*; o PL nº 943, de 2020, do Senador Marcos Rogério, que *dispõe sobre o custeio extraordinário das despesas de energia elétrica de unidades consumidoras alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica*; e o PL nº 709, de 2024, do Senador Cleitinho, que *concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes e alagamentos*.

Relator: Senador **CHICO RODRIGUES**

I – RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 868, de 2020, de autoria do Senador Weverton, que “*cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional*”. Esse PL tramita em conjunto com outros dois, quais sejam, o PL nº 943, de 2020, de autoria do Senador Marcos Rogério, que “*dispõe sobre o custeio extraordinário das despesas de energia elétrica de unidades consumidoras alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica*”, e o PL nº 709, de 2024, de autoria do Senador Cleitinho, que “*concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes e alagamentos*”.

O PL nº 868, de 2020, possui seis artigos. O primeiro cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica (Tarifa Emergencial), aplicável por 90 dias quando da decretação de Estado de Calamidade Pública Nacional. O segundo artigo estabelece os parâmetros para aplicação dessa Tarifa Emergencial. O terceiro dispõe que o valor remanescente de pagamento pelos serviços de água e esgoto não será rateado entre os demais usuários. O quarto artigo proíbe o corte dos serviços de água, tratamento de esgoto e energia elétrica durante o período de duração do decreto de Estado de Calamidade Pública. O quinto artigo altera a Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, para criar novo patamar de incidência da Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE) contemplando a Tarifa Emergencial disposta no art. 1º. E o sexto estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na Justificação da proposição, seu autor argumenta que “*a anistia dos pagamentos e suspensão dos cortes por falta de pagamento de água e luz*”, naquele momento de pandemia de COVID-19, era necessária em razão da “*redução de renda de pessoas autônomas durante o período de isolamento*”. Além disso, a manutenção do fornecimento desses serviços básicos era essencial para o “*impedimento de alastramento da pandemia*”.

O PL nº 943, de 2020, também possui seis artigos. O primeiro estabelece o custeio extraordinário das despesas com energia elétrica incorridas pelas unidades consumidoras enquadradas pela Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE). O segundo artigo permite a utilização de recursos de aplicação obrigatória pelas empresas do setor elétrico, mas ainda não utilizados, em programas de Pesquisa e Desenvolvimento e Eficiência Energética (P&DEE) para o custeio extraordinário estabelecido no art. 1º. O terceiro artigo delimita o custeio extraordinário ao máximo de 3 meses e até o limite dos recursos de que trata o art. 2º, além de preservar o subsídio já concedido pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) para a TSEE. O quarto artigo trata da gestão dos recursos para o custeio extraordinário de que trata o art. 1º, a cargo da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE). Além disso, o art. 4º reduz a zero as alíquotas de Contribuição para Programa de Integração Social e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) relativas à gestão dos recursos aportados para o custeio extraordinário. O quinto artigo faculta ao Poder Executivo alocar os recursos de P&DEE, no ano de aprovação da Lei, ao custeio extraordinário previsto no art. 1º. E o sexto estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na Justificação da proposição, seu autor chama a atenção para “os impactos econômicos adversos que a crise da pandemia do COVID-19 pode provocar, principalmente, nas famílias de menor poder aquisitivo” e pondera que o “estoque de recursos que deveriam ser aplicados em projetos em P&D por parte das empresas do setor elétrico e que, por algum motivo, não foram”, devem ser utilizados para “financiar, por um período de três meses, as despesas de energia elétrica das famílias de baixa renda alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE)”.

O PL nº 709, de 2024, por sua vez, possui cinco artigos. O primeiro concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes ou alagamentos, pelo prazo de três meses subsequentes à ocorrência do fato gerador. O segundo artigo delimita os consumidores atingidos por enchentes e alagamentos que são objeto do PL, bem como estabelece que a emissão de laudos pela Defesa Civil ou pelo Corpo de Bombeiros Militares será suficiente para a comprovação dos danos sofridos por tais consumidores. O terceiro artigo apresenta os requisitos para o requerimento de isenção total da tarifa de energia elétrica. O quarto define que as despesas decorrentes do PL correrão à conta dos recursos do Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap), de que trata o inciso II do *caput* do art. 1º-A da Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010. E o quinto estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na justificação, o autor argumenta que, em regra, o poder público não adota medidas eficazes para impedir, ou ao menos mitigar, os danos causados a consumidores atingidos por enchentes e alagamentos. Com o intuito de reduzir o prejuízo suportado pelas vítimas desses fenômenos, o PL busca conceder isenção total da tarifa de energia elétrica, pelo prazo de três meses.

Os três PLs foram remetidos, em tramitação conjunta, nos termos do art. 48, § 1º, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), à esta Comissão, seguindo posteriormente à Comissão de Assuntos Sociais (CAS) e à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), em caráter terminativo.

Quanto aos PL nº 868, de 2020, e nº 709, de 2024, não foram apresentadas emendas no prazo previsto pelo art. 122, inciso II, alínea “c”, do RISF. Já em relação ao PL nº 943, de 2020, foi recebida a Emenda nº 1-PLen, de autoria do Senador Dário Berger, para dispor que “recursos associados a projetos aprovados ou em processo de aprovação pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) não poderão ser usados para a finalidade” de que trata o art. 1º do PL.

Por fim, no âmbito da tramitação do PL nº 943, de 2020, foi recebido o Ofício nº 224/2020, de 8 de maio de 2020, encaminhado pelo Deputado Federal Nereu Crispim, pelo qual apresentou pleito da Associação dos Fabricantes Brasileiros de Eficiência Energética (Afabee) pela rejeição do PL, de modo a preservar os recursos para P&DEE previstos na Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000.

II – ANÁLISE

Compete à CI, nos termos do art. 104 do RISF, opinar sobre proposições que tratam de “*transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes*” e “*outros assuntos correlatos*”, como energia elétrica e saneamento básico, objetos das proposições em análise. Há, portanto, a aderência das competências da CI aos temas tratados pelo PL nº 868 e PL nº 943, ambos de 2020, e pelo PL nº 709, de 2024. Destacamos que as análises de admissibilidade e adequação financeira e orçamentária das proposições poderão ser realizadas no âmbito da CAE. Neste momento, iremos tratar do mérito das matérias.

De início, louvamos as preocupações dos autores das proposições quanto à necessidade de o Estado atuar em prol da população durante a pandemia de COVID-19 e, mais recentemente, nas tragédias que o País tem vivenciado, causadas por chuvas torrenciais, com enchentes e alagamentos.

Nos últimos dias, nossos irmãos gaúchos têm sofrido com os estragos provocados pelo volume de chuvas no Estado do Rio Grande do Sul. Os níveis dos rios que cortam o estado atingiram níveis históricos, nunca vistos. Barragens diversas estão em estado de alerta, correndo o risco de romperem a qualquer momento, agravando a situação. A barragem da Usina Hidrelétrica 14 de Julho, inclusive, já rompeu parcialmente. A quantidade de mortos e desaparecidos já está na casa das centenas. Crianças procuram por suas famílias. Ondas de saques e violência ampliam o drama da população. Os alagamentos aumentam os riscos de proliferação de enfermidades como leptospirose, tétano, hepatite A e surtos de dengue. Estimativas apontam que mais de 1,5 milhão de pessoas sofrem com os efeitos da chuva e mais de 160 mil estão desalojadas ou em abrigos. Além de tudo isso, milhares de pessoas estão sem fornecimento de energia elétrica e sem abastecimento de água.

Nesse cenário de calamidade, o Congresso Nacional não pode ficar inerte. No dia 7 de maio de 2024, foi publicado o Decreto Legislativo nº 36, de 2024, que reconhece, para os fins de suspensão de regras fiscais, a ocorrência do estado de calamidade pública em parte do território nacional, para atendimento às consequências derivadas de eventos climáticos no Estado do Rio Grande do Sul. Assim, é oportuna a deliberação dos PLs nº 868 e nº 943, ambos de 2020, e do PL nº 709, de 2024, para reduzir minimamente o fardo das famílias gaúchas na retomada de suas vidas, por meio da isenção do pagamento da conta de energia elétrica daqueles atingidos por enchentes ou alagamentos.

Em nossa análise procuramos harmonizar o conteúdo das três proposições, além de aprimorá-las e focalizá-las.

Especificamente quanto aos PLs nº 868 e nº 943, ambos de 2020, elaborados no auge da pandemia de COVID-19, verifica-se que parte das matérias por eles tratadas foram endereçadas pelas Medidas Provisórias nº 950 e nº 998, ambas de 2020, esta última convertida na Lei nº 14.120, de 1º de março de 2021. No entanto, ressaltamos que tais proposições, juntamente com o PL nº 709, de 2024, serviram de base para o substitutivo que ora apresentamos, com o intuito de tratar o tema da forma mais efetiva, célere e focalizada possível, nos seguintes termos:

- i) Custeio das faturas de energia elétrica dos consumidores atingidos por enchentes ou alagamentos, pelo prazo de três meses;
- ii) Possibilidade de fruição do custeio pelo titular da unidade consumidora atingida, ou seu sucessor, em outra localidade, tendo em vista que muitas habitações foram destruídas e seus moradores poderão ser realocados;
- iii) Possibilidade de elaboração, pelo órgão público competente, de laudo técnico regionalizado para comprovação de dano decorrente de enchente ou alagamento, em razão das grandes áreas envolvidas;
- iv) Envio do laudo técnico regionalizado diretamente pelo órgão público que o elaborou às concessionárias e permissionárias de serviço público de distribuição de energia elétrica;

- v) Estabelecimento de limite ao custeio mensal de até 200 kWh de consumo de energia elétrica, por unidade consumidora residencial atingida; e
- vi) O custeio terá como fonte de recursos o Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap), de que trata a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, conforme disponibilidade, o que evita que sejam arcados pelos demais consumidores brasileiros.

Por fim, em homenagem aos ditames sobre técnica legislativa dispostos na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, ao invés de criar uma legislação autônoma a respeito do tema, propomos que a matéria seja incorporada à Lei nº 12.340, de 2010, que já dispõe sobre ações de resposta e de recuperação em áreas atingidas por desastres e sobre o Funcap.

III – VOTO

Ante o exposto, no mérito, somos pela **aprovação** do PL nº 868, de 2020, com acatamento parcial do PL nº 943, de 2020, e do PL nº 709, de 2024, e rejeição da Emenda nº 1-PLN ao PL nº 943, de 2020, na forma do seguinte Substitutivo:

EMENDA Nº – CI (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI Nº 868, DE 2020

Estabelece o custeio das despesas com os serviços de energia elétrica aos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei visa estabelecer o custeio das despesas com os serviços de energia elétrica aos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos, pelo prazo de três meses.

Art. 2º A Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 1º-A** A transferência de recursos financeiros para a execução de ações de prevenção em áreas de risco de desastres e de resposta e de recuperação em áreas atingidas por desastres observará as disposições desta Lei e poderá ser feita por meio:

.....
II – do Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap) a:

a) fundos constituídos pelos Estados, Distrito Federal e Municípios com fim específico de execução das ações previstas no art. 8º e na forma estabelecida no § 1º do art. 9º desta Lei; e

b) concessionárias e permissionárias de serviço público de distribuição de energia elétrica com fim específico de execução das ações previstas no inciso IV do art. 8º.

§ 1º.....

.....
II – efetuar, nas formas previstas no *caput*, os repasses de recursos aos entes beneficiários, de acordo com os planos de trabalho aprovados, e às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica;

.....” (NR)

“**Art. 8º**

.....
II –

III –; e

IV – custeio das despesas dos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos com os serviços de energia elétrica, conforme disponibilidade de recursos.

§ 1º Para fins do custeio de que trata o inciso IV do *caput*, serão beneficiados os consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos que tenham sofrido danos em decorrência da invasão irresistível das águas:

I – em seus imóveis, inclusive nas respectivas instalações elétricas ou hidráulicas; ou

II – nos bens móveis, pertences e utilidades domésticas que guarnecem seus imóveis.

§ 2º Os danos de que trata o § 1º deverão ser comprovados por laudo técnico emitido por órgão público.

§ 3º Os consumidores de que trata o § 1º poderão solicitar o custeio diretamente às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica mediante a apresentação dos seguintes documentos:

I – identificação completa do consumidor titular;

II – endereço da unidade consumidora atingida pela enchente ou alagamento; e

III – laudo técnico de que trata o § 2º.

§ 4º O laudo técnico de que trata o § 2º poderá ser:

I – emitido de forma regionalizada; e

II – encaminhado diretamente às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica.

§ 5º A emissão do laudo de que trata o inciso III do § 3º na forma do inciso II do § 4º dispensa a sua apresentação por parte do titular da unidade consumidora junto às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica.

§ 5º O custeio de que trata o inciso IV do *caput* será aplicado por três meses às unidades consumidoras de mesma titularidade daquela atingida por enchentes ou alagamentos, ou de sucessor do titular, e será limitado ao consumo mensal de 200 kWh de energia elétrica.

§ 6º Os recursos relativos ao custeio:

I – serão repassados pela União às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica;

II – não cobrirão outros descontos já concedidos às unidades consumidoras beneficiárias de tarifas sociais que possuam outras formas de custeio.” (NR)

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

Sala da Comissão,

, Presidente

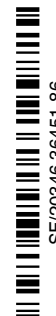
, Relator



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2020

Cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica criada a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica;

Parágrafo único. A Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica será aplicada em caráter exclusivamente emergencial pelo prazo de 90 (noventa) dias e somente quando da decretação de Estado de Calamidade Pública Nacional.

Art. 2º A Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica estipula redução de 100 % nas tarifas e se aplica às residências unifamiliares de consumo:

I – até 20 metros cúbicos de consumo de água por mês;

II – até 200 kWh de consumo de energia elétrica por mês;

Art. 3º O valor a ser pago pelo serviço de água e esgoto adquirido na forma desta lei, bem como os custos administrativos e financeiros e os encargos tributários incorridos pela prestadora do serviço, após a aplicação da Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica, não poderão ser rateados entre as outras classes de consumidores atendidos pela prestadora do serviço.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

Art. 4º Fica proibido o corte na prestação de serviços e fornecimento de água, tratamento de esgotos e energia elétrica durante o período de duração do decreto de Estado de Calamidade Pública.

Art. 5º O art. 1º da Lei 12.212 de 20 de janeiro de 2010, passa a vigor com a seguinte redação:

“Art. 1º

V - para a parcela do consumo de energia elétrica inferior ou igual a 200 (duzentos) kWh/mês, o desconto será de 100% (cem por cento), durante o período de 90 (noventa dias), em caráter emergencial, somente após a decretação de Estado de Calamidade Pública Nacional.”

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Situação emergencial provocada pela pandemia decorrente da propagação do vírus COVID-19, exige do Parlamento atitudes concretas para a proteção dos trabalhadores de baixa renda que já se encontram afetados pela conseqüente recessão, redução drástica dos empregos e circulação de bens e serviços.

Segundo as Defensorias Públicas de 1ª Instância de Atendimento ao Consumidor (1ª e 2ª Deac), a anistia dos pagamentos e suspensão dos cortes por falta de pagamento de água e luz neste momento emergencial, se faz, absolutamente necessário, uma vez que com a redução de renda de pessoas autônomas durante o período de isolamento e a maior necessidade, tanto da água quanto da energia elétrica, para que se cumpram as medidas de prevenção torna ainda mais necessária a manutenção do fornecimento de desses serviços básicos para o impedimento de alastramento da pandemia.

Em relação à energia elétrica, uma das medidas preventivas é a de isolamento, com isso, as pessoas passarão a maior parte do tempo em suas casas, assim terão um aumento do consumo de energia, além de haver maior necessidade para o armazenamento de alimentos nesse período.



SF/20346.36451-86



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

Cabe ao governo garantir subsídios emergenciais a essa população vulnerável, já que, com a aprovação do Projeto de Decreto Legislativo (PDL) 88/2020, que reconhece o Estado de Calamidade Pública no Brasil, o governo se isenta de cumprimento das metas fiscais, conforme ressaltou o relator do Projeto Deputado Orlando Silva (PCdoB-SP):

"Ao reconhecer a calamidade pública, o Congresso permite o descumprimento das metas fiscais, e o governo vai ter condições de fortalecer o Sistema Único de Saúde, que é o principal instrumento de combate ao coronavírus", afirmou. "Também vai garantir medidas econômicas, como renda para a população, e ações para impedir a expansão do vírus." (Fonte: Agência Senado)

A tarifa social já é uma realidade no Brasil que já conta com uma lei específica para energia elétrica, Lei 12.212 de 20 de janeiro de 2010 que dispõe sobre a Tarifa Social de Energia Elétrica e propostas em andamento para a criação da Tarifa social para o fornecimento de água, como o PLS 505/2013 atualmente na Câmara dos Deputados (9.543/2018), e o PL 669/2019 ainda sem número na Câmara, que impede a cobrança de tarifa de religação de energia elétrica de minha autoria.

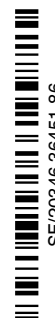
Além disto, já existe previsão legal para subsídios tarifários como o disposto no § 2º do art. 29 da Lei 11.445, de 5 de janeiro de 2007, que estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico:

"§ 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".

Desse modo, temos todos os subsídios legais para implantação dessa anistia do pagamento de Água, Esgoto e Energia Elétrica e a proibição de cortes nas tarifas durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional decorrente da pandemia do coronavírus (Covid-19).

Assim, pedimos o apoio aos Nobres Pares para aprovação deste projeto.
Sala das sessões,

Senador **WEVERTON**



SF/20346.36451-86



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 868, DE 2020

Cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional.

AUTORIA: Senador Weverton (PDT/MA)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 11.445, de 5 de Janeiro de 2007 - Lei de Saneamento Básico - 11445/07
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2007;11445>
 - parágrafo 2º do artigo 29
- Lei nº 12.212, de 20 de Janeiro de 2010 - LEI-12212-2010-01-20 - 12212/10
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2010;12212>
 - artigo 1º

2



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora **TERESA LEITÃO**

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 2.152, de 2019, do Deputado Boca Aberta, que *acrescenta parágrafo único ao art. 18 da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990, (Estatuto da Criança e do Adolescente), para vedar a exposição de crianças a tratamento vexatório ou constrangedor no acesso ao transporte coletivo urbano.*

Relatora: Senadora **TERESA LEITÃO**

I – RELATÓRIO

A Comissão de Serviços de Infraestrutura passa a examinar o PL nº 2.152, de 2019, que *acrescenta um parágrafo único ao artigo 18 da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990 (Estatuto da Criança e do Adolescente), para vedar a exposição de crianças a tratamento vexatório ou constrangedor no acesso ao transporte coletivo urbano.*

O projeto tem três artigos. O art. 1º prevê o objetivo da lei, que visa a garantir um acesso digno das crianças ao transporte coletivo urbano. O art. 2º altera o art. 18 do Estatuto da Criança e do Adolescente, inserindo um parágrafo único que proíbe que crianças sejam expostas a tratamento vexatório ou constrangedor no transporte público urbano, como pular ou passar por baixo das catracas dos veículos. O art. 3º contém a cláusula de vigência, que é imediata.

O autor do projeto de lei justifica a proposição ao afirmar que tratamentos humilhantes e desumanos a crianças no transporte coletivo, como ser obrigado a passar por baixo de catracas ou a saltá-las, deve ser vedado, e que a autoestima e a dignidade das crianças devem ser preservadas.

O projeto foi recebido no Plenário em 25 de agosto de 2023 e despachado a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura. Em seguida, seguirá para a análise da Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa. Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Compete a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura a análise da matéria tanto sob o prisma da constitucionalidade e juridicidade, quanto em relação a seu mérito.

Quanto à constitucionalidade, o inciso XI do art. 22 da Constituição Federal determina que compete à União legislar privativamente sobre transporte. Igualmente, o inciso XXI da art. 21 determina que compete à União instituir diretrizes para os transportes urbanos.

Ressalte-se que não há violação ao art. 30, V, da Constituição Federal, que prevê que compete aos municípios organizar o serviço de transporte coletivo. Isso porque, conforme mencionado, é competência da União instituir diretrizes gerais sobre esse serviço.

Além disso, a proposição não está contida no rol de matérias de iniciativa privativa do Presidente da República, cabendo, portanto, iniciativa parlamentar. Quanto à juridicidade, a matéria está em consonância com o ordenamento jurídico nacional, inclusive no que concerne à técnica legislativa, tendo em vista que o texto do projeto se encontra igualmente de acordo com as normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Em relação ao mérito, em primeiro lugar, é importante notar que a Constituição Federal, em seu art. 227, define que é dever do Estado assegurar à criança, ao adolescente e ao jovem, com absoluta prioridade, o direito à dignidade e ao respeito. No mesmo sentido, o Estatuto da Criança e do Adolescente, em seu art. 18, prevê que é dever de todos velar pela dignidade da criança e do adolescente, pondo-os a salvo de qualquer tratamento vexatório ou constrangedor. Assim, é certo que a prestação de serviços de transporte deve observar o tratamento especial que é exigido pelo ordenamento jurídico a nossas crianças.

Também nesse sentido aponta o art. 6º da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que prevê que é direito do usuário a prestação de serviço

adequado e o ambiente seguro e acessível nos serviços de transporte. A prática de pular ou passar por baixo de catracas, além de causar risco de acidente, configura um constrangimento e um tratamento vexatório a crianças e adolescentes, contrariando as diretrizes aplicáveis ao transporte e ao tratamento de nossos jovens.

Embora esse costume esteja arraigado no uso do transporte público brasileiro, isso não é razão para sua perpetuação. É certo que o comprometimento com o cumprimento dos direitos assegurados pela Constituição e pelo ECA demanda que essas práticas sejam questionadas e revistas. Dessa maneira, garantimos a crianças e adolescentes um tratamento que respeite sua condição peculiar de pessoas em desenvolvimento e reiteramos o compromisso do Estado e da sociedade com o futuro de nossos jovens cidadãos.

III – VOTO

Diante do acima exposto, o nosso voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 2.152, de 2019.

Sala da Comissão,

, Presidente

Senadora **TERESA LEITÃO**, Relatora



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 190/2023/PS-GSE

Brasília, na data da apresentação.

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

Assunto: Envio de proposição para apreciação

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 2.152, de 2019, da Câmara dos Deputados, que “Acrescenta parágrafo único ao art. 18 da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990, (Estatuto da Criança e do Adolescente), para vedar a exposição de crianças a tratamento vexatório ou constrangedor no acesso ao transporte coletivo urbano”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR
Primeiro-Secretário

Apresentação: 16/08/2023 18:30:48.663 - Mesa

DOC n.706/2023



As

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD232638/38600>

Avulso do PL 2152/2019 [3 de 4]





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 2152, DE 2019

Acrescenta parágrafo único ao art. 18 da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990, (Estatuto da Criança e do Adolescente), para vedar a exposição de crianças a tratamento vexatório ou constrangedor no acesso ao transporte coletivo urbano.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

- Texto do projeto de lei da Câmara
- Legislação citada
- Projeto original

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1730113&filename=PL-2152-2019



[Página da matéria](#)

Acrescenta parágrafo único ao art. 18 da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990, (Estatuto da Criança e do Adolescente), para vedar a exposição de crianças a tratamento vexatório ou constrangedor no acesso ao transporte coletivo urbano.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei visa a garantir às crianças o acesso digno ao transporte coletivo urbano.

Art. 2º O art. 18 da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990 (Estatuto da Criança e do Adolescente), passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 18.

Parágrafo único. O disposto neste artigo aplica-se ao acesso das crianças ao transporte coletivo urbano, vedado expô-las a tratamento vexatório ou constrangedor, como pular a catraca do coletivo ou passar por baixo dela.”(NR)

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de de 2023.

ARTHUR LIRA
Presidente

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 8.069, de 13 de Julho de 1990 - Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA); ECA - 8069/90

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1990;8069>

- art18

3

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 4.994, de 2023, do Deputado Federal Maurício Carvalho, que *reconhece a rodovia BR-319 como infraestrutura crítica, indispensável à segurança nacional, e estabelece a garantia de sua trafegabilidade nas condições que especifica; e altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011 (Sistema Nacional de Viação).*

Relator: Senador **BETO FARO**

I – RELATÓRIO

Oriundo da Câmara dos Deputados, o projeto sob exame pretende reconhecer a rodovia BR-319 como infraestrutura crítica, indispensável à segurança nacional, e estabelecer a garantia de sua trafegabilidade nas condições que especifica.

Na justificção, o autor, Deputado Federal Maurício Carvalho, explicita que a BR-319 é uma importante via de integração regional, de interesse e de segurança nacionais, que conecta os estados do Amazonas e de Rondônia e a interrupção de sua trafegabilidade implica na dificuldade de a população de Manaus e Roraima receberem assistência médica, suprimentos básicos e mercadorias via rodoviária.

Ademais, de acordo com a justificção, além de garantir o abastecimento logístico da região, a BR-319 é fundamental para garantir o acesso contínuo e seguro a serviços essenciais, como saúde, educação, abastecimento de alimentos e transporte de mercadorias e sua repavimentação abrirá oportunidades para o desenvolvimento econômico da região em bases sustentáveis, gerando empregos, aumentando a renda das comunidades e reduzindo a dependência de subsídios governamentais.

Para tanto, a proposição, em seu art. 1º, reconhece a BR-319-RO/AM como infraestrutura crítica, indispensável à segurança nacional, obrigando-se a garantia de sua trafegabilidade. A rodovia é ainda enquadrada como obra de infraestrutura prioritária em quaisquer planos nacionais de desenvolvimento ou de aceleração econômica.

Nos termos do PL, infraestrutura crítica é a instalação, o serviço, o bem ou o sistema cuja interrupção ou destruição, total ou parcial, provocam sério impacto social, ambiental, econômico, político, internacional ou à segurança do Estado e da sociedade, razão pela qual necessitam de medidas especiais de proteção.

A proposta determina que caberá ao poder público, a fim de garantir a trafegabilidade da rodovia: recompor o pavimento nos trechos que tenham perdido a trafegabilidade desde a inauguração da rodovia; manter o pavimento em condições seguras de trafegabilidade nos trechos pavimentados; substituir ou adaptar as obras de arte especiais da rodovia para garantir sua resiliência às mudanças do clima e permitir a travessia segura da fauna; implantar dispositivos de travessia segura para a fauna e mecanismos de mitigação de atropelamento, na forma definida pela autoridade competente.

Ademais, conforme proposto, independem de licença ambiental específica as atividades supracitadas que já tenham a viabilidade ambiental atestada pelo órgão ambiental competente.

É previsto ainda que os atos públicos de liberação e de licenciamento de pequeno e médio potencial poluidor relacionados à rodovia BR-319-RO/AM deverão ser realizados por meio de procedimentos simplificados ou por adesão e compromisso, inclusive os serviços acessórios ou necessários à realização das obras da rodovia.

São considerados serviços necessários ou acessórios as unidades de apoio: canteiro de obras; área de empréstimo e de deposição; usinagem de pavimento asfáltico e concreto; terraplenagem; e construção de dormitórios e locais de passagem.

A esse respeito, os atos públicos de liberação e de licenciamento relacionados à rodovia deverão observar: adequação entre meios e fins; proporcionalidade; efeitos práticos dos licenciamentos; boa-fé; e sustentabilidade das ações.

O projeto determina ainda que, ressalvado o acesso a propriedades legalmente constituídas no local, fica vedada a construção de ligações anexas ao eixo da rodovia.

É autorizada ainda a utilização de doações recebidas em espécie pela União destinadas à realização de ações não reembolsáveis de promoção da conservação e do uso sustentável da Amazônia Legal, apropriadas em conta específica sob custódia do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), na obra pública destinada à recuperação, à pavimentação e ao aumento de capacidade da rodovia.

Por fim, altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, para acrescentar o art. 41-B para, além de explicitar que a rodovia é integrante da Rede de Integração Nacional – RINTER, sua máxima prioridade para obtenção de autorizações, de licenças e de recursos necessários à sua repavimentação e à construção das infraestruturas e superestruturas imprescindíveis para a sua plena trafegabilidade.

A Lei advinda do PL entra em vigor na data de sua publicação.

A matéria foi distribuída a esta CI, seguindo posteriormente à CMA.

II – ANÁLISE

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

Os aspectos relacionados às questões ambientais serão analisados pela CMA, a quem compete opinar sobre assuntos pertinentes à defesa do meio ambiente.

Preliminarmente, registramos que a matéria sob exame não apresenta vícios de constitucionalidade formal, uma vez que o tema da proposição está compreendido no campo da competência legislativa privativa da União, consoante dispõe o art. 22, XI, da Constituição Federal. Ademais, não se trata de matéria submetida à iniciativa privativa do Presidente da República, nos termos do § 1º do art. 61 da Carta Magna.

Do ponto de vista da juridicidade, também não identificamos óbices ao Projeto, pois constatamos que: a) o meio eleito é adequado ao alcance dos objetivos vislumbrados; b) b) traz inovação ao ordenamento jurídico; c) possui potencial coercitivo; e d) está em conformidade com o sistema jurídico nacional. Tampouco identificamos vícios de regimentalidade.

Quanto ao mérito da proposição, é notória a importância da rodovia ora em pauta para a garantia do acesso terrestre para a população dos Estados do Amazonas e Roraima. Não podemos olvidar que o transporte aéreo é inacessível para grande parte da população e o transporte aquaviário é, por demais, demorado.

A BR-319 é a única rodovia que liga o município de Manaus, capital do Amazonas, à Porto Velho, capital de Rondônia. Apesar de sua inegável importância por ser única rodovia que propicia ligação terrestre entre esses dois estados, além de Roraima, ao restante do Brasil, a rodovia segue sem a devida manutenção por décadas, tendo seus trechos em situação deplorável, nos quais o atolamento é inevitável e a trafegabilidade praticamente inexistente. Na estação chuvosa, que dura metade do ano, praticamente a metade da BR-319 não tem condições de trânsito.

Nesses termos, a garantia de que essa rodovia tenha o adequado tratamento devido a sua importância para a integração nacional e assim possa receber a devida destinação de recursos para a sua construção e manutenção é mais que imperioso.

Dessa forma, a aprovação do PL ora em análise é medida essencial para que a BR-319 possa ter suas obras realizadas de maneira mais célere e seja entregue à população em condições efetivas de trafegabilidade.

No entanto, no mérito, entendemos oportuno suprimir da proposição o seu art. 7º, uma vez que alterar os termos já negociados com os doadores internacionais do Fundo Amazônia poderia motivar embaraços desnecessários.

III – VOTO

Com essas considerações, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 4.994, de 2023 com a seguinte emenda supressiva:

EMENDA Nº - CI
(ao PL nº 4.994, de 2023)

Suprima-se o art. 7º do Projeto de Lei nº 4.994, de 2023, renumerando-se os artigos seguintes.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4994, DE 2023

Reconhece a rodovia BR-319 como infraestrutura crítica, indispensável à segurança nacional, e estabelece a garantia de sua trafegabilidade nas condições que especifica; e altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011 (Sistema Nacional de Viação).

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

- Texto do projeto de lei da Câmara
- Legislação citada
- Projeto original

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2344825&filename=PL-4994-2023



[Página da matéria](#)



Reconhece a rodovia BR-319 como infraestrutura crítica, indispensável à segurança nacional, e estabelece a garantia de sua trafegabilidade nas condições que especifica; e altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011 (Sistema Nacional de Viação).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica a rodovia BR-319 reconhecida como infraestrutura crítica, indispensável à segurança nacional, e garantida sua trafegabilidade, nas condições especificadas nesta Lei.

Parágrafo único. Para fins do disposto nesta Lei, consideram-se infraestrutura crítica a instalação, o serviço, o bem ou o sistema cuja interrupção ou destruição, total ou parcial, provocam sério impacto social, ambiental, econômico, político, internacional ou à segurança do Estado e da sociedade, razão pela qual necessitam de medidas especiais de proteção.

Art. 2º Para a garantia da trafegabilidade perene da rodovia BR-319, com responsabilidade ambiental e social, caberá ao poder público competente:

I - recompor o pavimento nos trechos que tenham perdido a trafegabilidade desde a inauguração da rodovia;

II - manter o pavimento em condições seguras de trafegabilidade nos trechos pavimentados;

III - substituir ou adaptar as obras de arte especiais da rodovia para garantir sua resiliência às mudanças do clima e permitir a travessia segura da fauna;



IV - implantar dispositivos de travessia segura para a fauna e mecanismos de mitigação de atropelamento, na forma definida pela autoridade competente.

Art. 3º Os atos públicos de liberação e de licenciamento de pequeno e médio potencial poluidor relacionados à rodovia BR-319 deverão ser realizados por meio de procedimentos simplificados ou por adesão e compromisso, inclusive os serviços acessórios ou necessários à realização das obras da rodovia.

Parágrafo único. Para fins do disposto neste artigo, consideram-se serviços necessários ou acessórios as unidades de apoio, incluídos:

- I - canteiro de obras;
- II - área de empréstimo e de deposição;
- III - usinagem de pavimento asfáltico e concreto;
- IV - terraplenagem; e
- V - construção de dormitórios e locais de passagem.

Art. 4º Os atos públicos de liberação e de licenciamento relacionados à rodovia BR-319 deverão observar:

- I - adequação entre meios e fins;
- II - proporcionalidade;
- III - efeitos práticos dos licenciamentos;
- IV - boa-fé; e
- V - sustentabilidade das ações.

Art. 5º Ressalvado o acesso a propriedades legalmente constituídas no local, fica vedada a construção de ligações anexas ao eixo da rodovia BR-319.



Art. 6º Fica a rodovia BR-319 enquadrada como obra de infraestrutura prioritária em quaisquer planos nacionais de desenvolvimento ou de aceleração econômica.

Art. 7º Fica autorizada a utilização de doações recebidas em espécie pela União destinadas à realização de ações não reembolsáveis de promoção da conservação e do uso sustentável da Amazônia Legal, apropriadas em conta específica sob custódia do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), na obra pública destinada à recuperação, à pavimentação e ao aumento de capacidade da rodovia BR-319.

Art. 8º A Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011 (Sistema Nacional de Viação), passa a vigorar acrescida do seguinte art. 41-B:

“Art. 41-B. A rodovia diagonal BR-319, integrante da Rinter devido ao atendimento a requisitos previstos nos incisos I, II, III e IV do *caput* do art. 16 desta Lei, é considerada de máxima prioridade para obtenção de autorizações, de licenças e de recursos necessários à sua repavimentação e à construção das infraestruturas e superestruturas imprescindíveis para a sua plena trafegabilidade.”

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, na data da chancela.

ARTHUR LIRA
Presidente



Of. nº 312/2023/SGM-P

Brasília, na data da chancela.

A Sua Excelência o Senhor
Senador RODRIGO PACHECO
Presidente do Senado Federal

Assunto: **Envio de PL para apreciação**

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 4.994, de 2023, da Câmara dos Deputados, que “Reconhece a rodovia BR-319 como infraestrutura crítica, indispensável à segurança nacional, e estabelece a garantia de sua trafegabilidade nas condições que especifica; e altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011 (Sistema Nacional de Viação)”.

Atenciosamente,

ARTHUR LIRA
Presidente



LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 12.379, de 6 de Janeiro de 2011 - LEI-12379-2011-01-06 - 12379/11
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2011;12379>

4

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 5.497, de 2023, da Senadora Daniella Ribeiro, que *altera as Leis nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, nº 11.975, de 7 de julho de 2009, e nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, para tornar obrigatória a divulgação de mensagens sobre a tromboembolismo venoso em terminais do transporte rodoviário, ferroviário, aéreo e aquaviário, bem como nos aviões, embarcações e vagões de passageiros, e nos bilhetes aéreos.*

Relator: Senador **OTTO ALENCAR**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei (PL) nº 5.497, de 2023, de autoria da Senadora Daniella Ribeiro, tem como objetivo tornar obrigatória a divulgação de mensagens sobre tromboembolismo venoso em terminais do transporte rodoviário, ferroviário, aéreo e aquaviário, bem como nos aviões, embarcações e vagões de passageiros, e nos bilhetes aéreos.

Para atingir essa finalidade, o PL altera as altera as Leis nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, nº 11.975, de 7 de julho de 2009, e nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021. As duas primeiras que tratam do transporte aéreo, enquanto as demais, respectivamente, do transporte aquaviário, rodoviário e ferroviário.

O art. 1º do PL promove alteração na Lei nº 6.009, de 1973, para determinar que os sistemas de comunicação em áudio ou multimídia de aeródromos divulguem mensagens sobre os riscos de tromboembolismo e suas medidas de prevenção. Já o art. 2º estabelece a veiculação de mensagens de teor

semelhante tanto no comprovante de compra de bilhetes de passagens aéreas, quanto nos sistemas de comunicação em áudio ou multimídia das aeronaves, por meio de alteração na Lei nº 7.565, de 1986.

Por sua vez, os arts. 3º, 4º e 5º determinam a afixação de mensagens com o mesmo cunho nos locais de venda de passagens para os meios de transporte, respectivamente, aquaviário, rodoviário e ferroviário, por meio de alterações nas citadas leis que regulam cada uma dessas modais de transporte.

O art. 5º trata da vigência da lei e estabelece que a lei entrará em vigor na data de sua publicação.

O PL foi distribuído para análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) e, posteriormente, irá à Comissão de Assuntos Sociais, em decisão terminativa.

Decorrido o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

De acordo com o inciso I do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CI opinar sobre matérias pertinentes a transportes de terra, mar e ar, de modo que a proposição sob análise, que torna obrigatória a divulgação de mensagens sobre o tromboembolismo venoso em diferentes meios de transporte, é pertinente à temática desta Comissão.

A proposição trata de matéria – proteção e defesa da saúde –, que está inserida na competência legislativa concorrente da União, dos Estados e do Distrito Federal, conforme dispõe o inciso XII do art. 24 da Constituição Federal (CF). Também está de acordo com os comandos constitucionais relativos às atribuições do Congresso Nacional (art. 48, da CF) e à legitimidade da iniciativa legislativa dos parlamentares (art. 61, da CF). Portanto, não vislumbramos óbices quanto à constitucionalidade da proposta. O projeto de lei também atende aos requisitos de juridicidade, inclusive quanto à técnica legislativa, e à regimentalidade.

O tromboembolismo venoso é um problema de saúde pública de grande relevância. Segundo a Diretriz Conjunta sobre Tromboembolismo

Venoso, que reuniu diferentes sociedades médicas, esse problema de saúde é a terceira causa mais frequente de síndrome cardiovascular aguda e causa a morte súbita ou nas primeiras horas após os sintomas em 34% das pessoas acometidas.

No Brasil, os dados do Ministério da Saúde demonstram que o número de internações relacionadas a episódios de tromboembolismo ultrapassou quinhentas e vinte mil, entre 2010 e 2021. Já o número de óbitos foi de sessenta e sete mil, no período de 2010 a 2019.

Hereditariedade, idade, sexo, hipertensão arterial, tabagismo, uso de anticoncepcionais de risco e sobrepeso são alguns dos fatores que contribuem para o aumento do risco de episódios de tromboembolismo. Outro fator de risco conhecido é a imobilização por tempo prolongado, como no caso de internações prolongadas ou em viagens em que a pessoa tende a permanecer por longos períodos sem se movimentar.

Contudo, a maioria dos estudos demonstra que o tromboembolismo está associado sobretudo a voos longos, viagens aéreas de grande duração ou com a realização de vários voos curtos em um pequeno intervalo de dias. Isso se deve às limitações para que os passageiros se movimentem durante as viagens, cujo espaço é limitado e não há paradas, assim como, provavelmente, à pressurização da cabine dos aviões.

A prevenção do tromboembolismo é realizada por meio da adoção de medidas simples, como o uso de meias de compressão, além do acompanhamento médico individualizado, com o uso de anticoagulantes quando necessário.

Nesse sentido, o projeto é meritório ao estabelecer a obrigatoriedade da divulgação de mensagens sobre o tromboembolismo venoso, desde o momento em que o cidadão adquire a passagem, assim como previamente ao embarque e durante o voo. Contudo, não há evidências suficientes de que tais medidas sejam benéficas para outros modos de transporte, tais como aquaviário, terrestre e ferroviário, os quais também são abrangidas pelo projeto, uma vez que a dinâmica de circulação dos passageiros nesses modos é bem maior.

Por isso, apresentamos emenda que suprime os arts. 3º, 4º e 5º, para restringir as medidas às viagens aéreas, fazendo a supressão do art. 332-A. do art. 2º, além de emenda para adequar a ementa do PL a essas alterações.

Com esses ajustes, consideramos que o projeto de lei sob análise aprimora a legislação vigente e, portanto, merece aprovação.

III – VOTO

Ante o exposto, opinamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 5.497, de 2023, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº – CI

Dê-se a seguinte redação à ementa do Projeto de Lei nº 5.497, de 2023:

“Altera as Leis nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, e nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para tornar obrigatória a divulgação de mensagens sobre o tromboembolismo venoso em terminais de transporte aéreo, bem como nos aviões e nos bilhetes aéreos.”

EMENDA Nº – CI

Suprimam-se os arts. 3º, 4º e 5º e art. 332-A, do art. 2º do Projeto de Lei nº 5.497, de 2023, renumerando o subsequente.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 5497, DE 2023

Altera as Leis nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, nº 11.975, de 7 de julho de 2009, e nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, para tornar obrigatória a divulgação de mensagens sobre a tromboembolismo venoso em terminais do transporte rodoviário, ferroviário, aéreo e aquaviário, bem como nos aviões, embarcações e vagões de passageiros, e nos bilhetes aéreos.

AUTORIA: Senadora Daniella Ribeiro (PSD/PB)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
GABINETE DA SENADORA DANIELLA RIBEIRO

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

Altera as Leis nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, nº 11.975, de 7 de julho de 2009, e nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, para tornar obrigatória a divulgação de mensagens sobre a tromboembolismo venoso em terminais do transporte rodoviário, ferroviário, aéreo e aquaviário, bem como nos aviões, embarcações e vagões de passageiros, e nos bilhetes aéreos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“**Art. 11-A.** Os sistemas de comunicação em áudio ou multimídia dos aeródromos divulgarão mensagens ou vídeos sobre os riscos de tromboembolismo venoso e medidas para sua prevenção, na forma do regulamento.

Parágrafo único. Nos locais onde não houver sistema de comunicação operante, a companhia aérea prestará a informação de que trata o *caput*, no momento do embarque.”

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 227.**

§ 1º

§ 2º Será impressa no comprovante de compra do bilhete de passagem aérea mensagem sobre os riscos de tromboembolismo venoso e medidas para sua prevenção, na forma do regulamento.”
(NR)



“**Art. 322-A.** Os sistemas de comunicação em áudio ou multimídia das aeronaves divulgarão mensagens ou vídeos sobre os riscos de tromboembolismo venoso e medidas para sua prevenção, na forma do regulamento.”

Art. 3º A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“**Art. 4º-B.** Os operadores afixarão, em lugar visível e de fácil acesso aos usuários, no local de venda de passagens, nos terminais de embarque e nas embarcações de transporte de passageiros, mensagem sobre os riscos de tromboembolismo venoso e medidas para sua prevenção, na forma do regulamento.”

Art. 4º A Lei nº 11.975, de 7 de julho de 2009, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 10.**

Parágrafo único. A transportadora afixará, nos locais de que trata o *caput*, mensagem sobre os riscos de tromboembolismo venoso e medidas para sua prevenção, na forma do regulamento.” (NR)

Art. 5º A Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 57.**

Parágrafo único. Em cumprimento ao disposto no inciso III do *caput*, a operadora afixará, em lugar visível e de fácil acesso aos usuários, no local de venda de passagens, nos terminais de embarque e nos vagões de transporte de passageiros, mensagem sobre os riscos de tromboembolismo venoso e medidas para sua prevenção, na forma do regulamento.” (NR)

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O tromboembolismo venoso (TEV) ocorre quando um coágulo sanguíneo formado em uma veia profunda, geralmente em um dos membros inferiores, desprende-se da parede vascular e se movimenta por veias cada



vez mais calibrosas até ganhar as câmaras cardíacas e ser impulsionado pelo coração através de artérias cada vez mais estreitas, obstruindo uma delas, como um êmbolo, normalmente no pulmão, e causando a interrupção da circulação sanguínea, com a consequente destruição tecidual decorrente da isquemia (tromboembolismo pulmonar).

O TEV é uma doença que pode gerar complicações graves e é frequentemente letal, demandando prevenção e intervenção médica imediata, caso venha a acontecer.

Os fatores de risco para o TEV são aqueles relacionados à formação de coágulos: trauma; fraturas de membros inferiores, bacia ou coluna; gravidez e período puerperal; terapia hormonal; doenças que promovem um estado de hipercoagulabilidade (como vários tipos de câncer e trombofilias, a exemplo da síndrome do anticorpo antifosfolípide – SAAF); obesidade; imobilidade completa; redução da mobilidade que ocorre em viagens longas, por mais de quatro horas; internações de mais de dois dias, por doenças clínicas infecciosas, inflamatórias, cardíacas e respiratórias; paralisias de membros por acidente vascular cerebral; cirurgias de porte moderado em pacientes com outros fatores de risco ou qualquer cirurgia de grande porte.

A prevenção do TEV inclui medidas para evitar imobilidade prolongada, exercícios regulares, fisioterapia e exercícios específicos em situações de imobilidade inevitável, além de recomendações como manter-se hidratado, usar meias de compressão e fazer profilaxia com anticoagulantes em casos de risco elevado e durante internações.

Uma das situações que geram maior risco para o surgimento do TEV é a imobilidade dos passageiros em viagens, especialmente aquelas de mais longa duração. Há exercícios que podem ser realizados para favorecer a contração da musculatura dos membros inferiores e, assim, diminuir o risco dessa terrível doença. No entanto, poucas pessoas estão devidamente orientadas a se proteger nessas situações.

Por isso, propomos que, em terminais do transporte rodoviário, ferroviário, aéreo e aquaviário, bem como nos aviões, embarcações e vagões de passageiros, e nos bilhetes aéreos, sejam divulgadas mensagens impressas ou eletrônicas com alertas e informações sobre o risco de TEV durante a viagem. Além disso, é de todo recomendável que as conhecidas mensagens de segurança transmitidas a todos os passageiros no início e durante o voo,



por meio do sistema de áudio das aeronaves, também incluíam informações para a proteção da saúde dos viajantes.

Assim, contamos com o apoio dos dignos pares para a aprovação da matéria, que promoverá medidas concretas de proteção à saúde e sem dúvida salvará vidas.

Sala das Sessões,

Senadora DANIELLA RIBEIRO
PSD-PB



LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 6.009, de 26 de Dezembro de 1973 - LEI-6009-1973-12-26 - 6009/73
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1973;6009>
- Lei nº 7.565, de 19 de Dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica - 7565/86
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1986;7565>
- Lei nº 9.537, de 11 de Dezembro de 1997 - Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário - 9537/97
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997;9537>
- Lei nº 11.975, de 7 de Julho de 2009 - LEI-11975-2009-07-07 - 11975/09
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2009;11975>
- Lei nº 14.273, de 23 de Dezembro de 2021 - Lei das Ferrovias - 14273/21
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2021;14273>

5

Senado Federal - Lista de Votação Nominal - Itens 5, 6 e 7 da pauta, conforme relatórios

Comissão de Serviços de Infraestrutura - Senadores

TITULARES - Bloco Parlamentar Democracia (MDB, UNIÃO)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTEs - Bloco Parlamentar Democracia (MDB, UNIÃO)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
JAYME CAMPOS				1. EFRAIM FILHO			
SORAYA THRONICKE				2. ALAN RICK	X		
RODRIGO CUNHA				3. JADER BARBALHO			
EDUARDO BRAGA				4. FERNANDO FARIAS			
VENEZIANO VITAL DO RÉGO	X			5. MARCELO CASTRO	X		
CONFUCIO MOURA				6. ZEQUINHA MARINHO			
CARLOS VIANA				7. CID GOMES			
WEVERTON	X			8. ALESSANDRO VIEIRA			
IZALCI LUCAS				9. RANDOLFE RODRIGUES			
TITULARES - Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PT, PSD)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTEs - Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PT, PSD)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
DANIELLA RIBEIRO				1. IRAJÁ			
VANDERLAN CARDOSO				2. SÉRGIO PETECÃO	X		
LUCAS BARRETO				3. MARGARETH BUZETTI			
OTTO ALENCAR				4. OMAR AZIZ			
AUGUSTA BRITO				5. HUMBERTO COSTA			
TERESA LEITÃO				6. ROGERIO CARVALHO			
BETO FARO				7. FABIANO CONTARATO			
CHICO RODRIGUES	X			8. JORGE KAJURU			
TITULARES - Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTEs - Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
WELLINGTON FAGUNDES	X			1. JAIME BAGATTOLI	X		
WILDER MORAIS				2. JORGE SEIF			
EDUARDO GOMES				3. ASTRONAUTA MARCOS PONTES	X		
TITULARES - Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTEs - Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
TEREZA CRISTINA				1. LAERCIO OLIVEIRA			
IRENEU ORTH				2. ESPERIDÍAO AMIN	X		
CLEITINHO				3. MECIAS DE JESUS	X		

Quórum: TOTAL 12

Votação: TOTAL 11 SIM 11 NÃO 0 ABSTENÇÃO 0

* Presidente não votou

ANEXO II, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, PLENÁRIO Nº 13, EM 14/05/2024

OBS: COMPETE AO PRESIDENTE DESEMPATAR AS VOTAÇÕES QUANDO OSTENSIVAS (RISF, art. 89, XI)

Senador Confúcio Moura
Presidente



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 19, DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 4804, de 2019, da Senadora Zenaide Maia, que Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais no transporte público para pessoas com deficiência e com obesidade mórbida.

PRESIDENTE: Senador Confúcio Moura

RELATOR: Senador Astronauta Marcos Pontes

RELATOR ADHOC: Senador Esperidião Amin

14 de maio de 2024



PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 4.804, de 2019, da Senadora Zenaide Maia, que *altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais no transporte público para pessoas com deficiência e com obesidade mórbida.*

Relator: Senador **ASTRONAUTA MARCOS PONTES**

I – RELATÓRIO

Vem para análise desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei nº 4.804, de 2019, de autoria da Senadora Zenaide Maia, que altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais no transporte público para pessoas com deficiência e com obesidade mórbida.

O PL é composto por dois artigos. O art. 1º altera a Lei nº 10.048, de 2000, para determinar que as empresas que atuam no transporte coletivo de passageiros, nos modos rodoviário, hidroviário, ferroviário ou aeroviário reservem 3% de assentos especiais para pessoas com deficiência ou com obesidade mórbida, desde que o bilhete de passagem seja adquirido com antecedência de 48 horas do horário programado para a viagem.

O segundo e último dispositivo do PL determina a cláusula de vigência imediata da lei.

De acordo com a Senadora Zenaide Maia, os passageiros obesos ou os passageiros portadores de algum tipo de deficiência que exijam a ocupação de mais de um assento, sobretudo no setor aéreo, têm que adquirir dois bilhetes de passagem, sob pena de serem convidados a desembarcar caso

não consigam ocupar apenas uma poltrona. Em função dessa política discriminatória e da inércia do Estado, que nada faz para evitar que o passageiro tenha que comprar dois assentos e pagar o dobro do preço da passagem, propõe-se a reserva de vagas para esses usuários não apenas no setor aéreo, mas nos demais serviços de transporte coletivo.

A matéria foi distribuída anteriormente à Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH) e à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) onde recebeu parecer favorável em ambas com emendas. Cabe agora a esta Comissão a decisão terminativa.

II – ANÁLISE

Compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, manifestar-se sobre *transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes; e outros assuntos correlatos.*

A Constituição Federal de 1988 determina, em seu art. 22, inciso XI, que compete à União legislar, com exclusividade, sobre trânsito e transporte. Desse modo, no que se refere à constitucionalidade do Projeto sob o aspecto formal, não se faz presente qualquer ofensa à Constituição, tendo sido observados todos os preceitos constitucionais relativos ao processo legislativo estabelecidos pela Lei Maior.

Do ponto de vista da juridicidade, o PL corretamente busca alterar o compêndio legal sobre o tema, em vez de produzir lei esparsa. Ademais, não se conflita com nenhuma outra legislação vigente.

No mérito, a proposta é de fundamental importância para oferecer dignidade, inclusão social, conforto, promoção do bem-estar dos passageiros e garantir o direito constitucional de ir e vir dessas pessoas. A iniciativa parlamentar que ora analisamos beneficia não apenas os passageiros diretamente afetados, mas toda a sociedade ao promover valores de igualdade e respeito.

Durante a tramitação na CDH, o PL foi aprovado com a Emenda nº 1 – CDH, que inclui o transporte metroferroviário no campo de ação da nova lei.

A CAE, ao analisar a matéria, também concluiu por sua aprovação, pelo acolhimento da Emenda nº 1 – CDH, nos termos da aprovação do substitutivo apresentado. Em apertada síntese, a CAE substitui no texto o termo “transporte público” por “transporte coletivo” e a “expressão obesidade mórbida” por “obesidade grau 3”, para, no caso dessa última, adotar o conceito referenciado pela Organização Mundial de Saúde (OMS), de modo que a política pública atinja de maneira mais eficiente o público-alvo ao qual se destina.

Ademais, o substitutivo retira o percentual inicialmente fixado em 3% para a reserva de vagas e determina, acertadamente, que as normas infralegais regulem o assunto. Por fim, determina-se ainda que, na hipótese de comprovada impossibilidade de disponibilização de assentos especiais, as empresas deverão garantir aos passageiros assento contíguo, sem quaisquer custos adicionais.

Os atributos de generalidade e abstração são características essenciais das leis, que desempenham papéis cruciais no sistema jurídico, contribuindo para a eficácia, aplicabilidade e adaptação das normas legais às diferentes situações. Por isso, concordamos com as mudanças promovidas na CAE. Ao estabelecer a regra geral em lei e permitir a regulamentação da matéria pelas agências reguladoras pertinentes, o resultado final da política pública será alcançado de maneira mais eficaz.

Os transportes coletivos de passageiros possuem naturezas e realidades econômicas, técnicas e sociais distintas, e, portanto, devem ser analisados à luz das suas particularidades.

Tomando o exemplo do setor aéreo, sabemos que qualquer medida que obrigue as transportadoras a suportar custos em prol dos passageiros pode refletir no valor das tarifas praticadas e diminuir a atratividade e o interesse de novas companhias aéreas, comprometendo com isso a promoção da concorrência. Não seria adequado, portanto, estabelecer em lei percentual fixo de assentos especiais sem considerar as especificidades do setor.

Entendemos, no entanto, que o parágrafo único proposto para o artigo 3º-A pode ser suprimido sem prejudicar as linhas gerais do PL. Dadas as

sensíveis características do setor aéreo, cabe à ANAC determinar as eventuais obrigações das transportadoras para a concessão de assentos contíguos nas aeronaves.

Da forma como propomos, as agências reguladoras, incluída a Agência Nacional de Aviação Civil poderão promover os estudos necessários em função da frequência e da necessidade de ocupação de dois assentos por apenas um passageiro.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.804, de 2019, pelo acolhimento da Emenda nº 1 – CDH e pelo acolhimento parcial da Emenda nº 2 – CAE, nos termos do Substitutivo a seguir:

EMENDA Nº 3 – CI (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI Nº 4.804, DE 2019

Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais para pessoas com deficiência e com obesidade grau 3 no transporte coletivo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 3º-A:

“Art. 3º- A. As empresas que atuam no transporte coletivo de passageiros, nos modos rodoviário, hidroviário, ferroviário, metroferroviário ou aeroviário reservarão assentos especiais para

“pessoas com deficiência ou com obesidade grau 3, na forma e percentuais previstos em regulamento das agências reguladoras.”

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



Relatório de Registro de Presença

11ª, Extraordinária

Comissão de Serviços de Infraestrutura

Bloco Parlamentar Democracia (MDB, UNIÃO)	
TITULARES	SUPLENTES
JAYME CAMPOS	1. EFRAIM FILHO
SORAYA THRONICKE	2. ALAN RICK PRESENTE
RODRIGO CUNHA PRESENTE	3. JADER BARBALHO
EDUARDO BRAGA	4. FERNANDO FARIAS
VENEZIANO VITAL DO RÊGO PRESENTE	5. MARCELO CASTRO PRESENTE
CONFÚCIO MOURA PRESENTE	6. ZEQUINHA MARINHO
CARLOS VIANA	7. CID GOMES PRESENTE
WEVERTON PRESENTE	8. ALESSANDRO VIEIRA
IZALCI LUCAS PRESENTE	9. RANDOLFE RODRIGUES

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PT, PSD)	
TITULARES	SUPLENTES
DANIELLA RIBEIRO	1. IRAJÁ
VANDERLAN CARDOSO PRESENTE	2. SÉRGIO PETECÃO PRESENTE
LUCAS BARRETO PRESENTE	3. MARGARETH BUZETTI PRESENTE
OTTO ALENCAR	4. OMAR AZIZ
AUGUSTA BRITO	5. HUMBERTO COSTA
TERESA LEITÃO PRESENTE	6. ROGÉRIO CARVALHO
BETO FARO	7. FABIANO CONTARATO
CHICO RODRIGUES PRESENTE	8. JORGE KAJURU

Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)	
TITULARES	SUPLENTES
WELLINGTON FAGUNDES PRESENTE	1. JAIME BAGATTOLI PRESENTE
WILDER MORAIS	2. JORGE SEIF
EDUARDO GOMES PRESENTE	3. ASTRONAUTA MARCOS PONTES PRESENTE

Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)	
TITULARES	SUPLENTES
TEREZA CRISTINA	1. LAÉRCIO OLIVEIRA
IRENEU ORTH PRESENTE	2. ESPERIDIÃO AMIN PRESENTE
CLEITINHO	3. MECIAS DE JESUS PRESENTE

Não Membros Presentes

PROFESSORA DORINHA SEABRA
ANGELO CORONEL
PAULO PAIM

DECISÃO DA COMISSÃO

(PL 4804/2019)

REUNIDA A COMISSÃO NESSA DATA, E TENDO SIDO DESIGNADO RELATOR AD HOC O SENADOR ESPERIDIÃO AMIN, EM SUBSTITUIÇÃO AO SENADOR ASTRONAUTA MARCOS PONTES, É LIDO O RELATÓRIO E APROVADA TERMINATIVAMENTE A MATÉRIA, EM TURNO ÚNICO, NA FORMA DA EMENDA Nº 3/CI (SUBSTITUTIVO).

14 de maio de 2024

Senador CONFÚCIO MOURA

Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura



SENADO FEDERAL

Gabinete do Sen. Romário (PODEMOS-RJ)

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA, sobre o Projeto de Lei nº 4804, de 2019, da Senadora Zenaide Maia, que altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais no transporte público para pessoas com deficiência e com obesidade mórbida.

Relator: Senador **ROMÁRIO****I – RELATÓRIO**

Vem ao exame da Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH) o Projeto de Lei nº 4.804, da Senadora Zenaide Maia, que altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, com a finalidade de garantir assentos especiais no transporte público para pessoas com deficiência e com obesidade mórbida.

Para tanto, a proposição acrescenta art. 3º-A à Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000 (Lei de Acessibilidade), determinado que as empresas que atuam no transporte coletivo de passageiros, nos modos rodoviário, hidroviário, ferroviário ou aeroviário reservem e disponibilizem 3% dos assentos no veículo de transporte para as pessoas com deficiência e para as pessoas com obesidade mórbida que comprarem suas passagens até 48 horas antes da partida do veículo. Ainda remete a regulamento do Poder Executivo o detalhamento sobre a comercialização e o acesso aos assentos especiais que



SF/19632.94293-94

cria. Por fim, determina a entrada em vigor de lei que dela eventualmente resulte na data de sua publicação.

A proposição foi distribuída para o exame desta Comissão, da Comissão de Assuntos Econômicos e da Comissão de Serviços de Infraestrutura, cabendo a esta última proferir decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

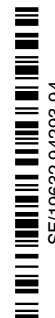
Conforme o art. 102-E do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CDH opinar sobre matéria que diga respeito à proteção das pessoas com deficiência, o que torna regimental o exame do PL nº 4.804, de 2019, por este colegiado.

Desde o prisma dos direitos humanos, a proposição não encontra óbice de juridicidade ou de constitucionalidade. Quanto à juridicidade, a matéria aperfeiçoa institutos que já estão inscritos no Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015), ao determinar uma reserva proporcional de assentos em tais veículos, o que não estava inscrito antes nem na mencionada lei, nem no Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, que lhes garante espaços em casas de espetáculo, mas não nos meios de transporte.

Ainda quanto à juridicidade, mas já também quanto à constitucionalidade, tem-se que a proposição desdobra a norma constitucional escrita no art. 245 da Carta, que determina que a lei disporá sobre os veículos de transporte coletivo existentes, de modo a garantir o acesso adequado às pessoas com deficiência.

O principal desdobramento, aqui, é o da inclusão de pessoas com obesidade mórbida. Se observarmos os critérios da lei, as pessoas com obesidade mórbida cumprem com todos os requisitos para receber um tratamento que respeite sua condição. Entretanto, de modo difícil de se compreender, ainda há discussão a respeito de se as pessoas assim obesas podem ou não contar com o apoio do Estado para vencer barreiras e usufruir direitos em igualdade de condições com o restante da cidadania. Pelos termos da legislação vigente, é lógico que podem. Com a medida ora analisada, isso se tornará óbvio e mandatário.

A proposição faz justiça e dissolve escusas ao cumprimento da lei. Merece nosso apoio.



SF/19632.94293-94

Apresentaremos, contudo, emenda, para incluir o transporte metroferroviário no campo de ação da nova lei, inclusive porque o decreto regulamentador a que nos referimos acima a ele faz referência.

III – VOTO

Em razão do exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 4.804, de 2019, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº 1 - CDH

Dê-se ao *caput* do novo art. 3º-A da Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, inscrito no art. 1º do Projeto de Lei nº 4.804, de 2019, a seguinte redação:

“Art. 1º

‘Art. 3º-A As empresas que atuam no transporte coletivo de passageiros, nos modos rodoviário, hidroviário, ferroviário, metroferroviário ou aeroviário reservarão assentos especiais para pessoas com deficiência ou com obesidade mórbida.

.....”

Sala da Comissão,

Paulo Paim, Presidente CDH
PT/RS

Romário, Relator
PODEMOS/RJ



SF/19632.94293-94



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 147, DE 2019

Da COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA, sobre o Projeto de Lei nº 4804, de 2019, da Senadora Zenaide Maia, que Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais no transporte público para pessoas com deficiência e com obesidade mórbida.

PRESIDENTE: Senador Paulo Paim

RELATOR: Senador Romário

04 de Dezembro de 2019





Relatório de Registro de Presença
CDH, 05/12/2019 às 09h - 136ª, Extraordinária
Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa

Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB, REPUBLICANOS, PP)	
TITULARES	SUPLENTES
JADER BARBALHO	1. JARBAS VASCONCELOS
MARCELO CASTRO PRESENTE	2. DANIELLA RIBEIRO
VANDERLAN CARDOSO PRESENTE	3. LUIS CARLOS HEINZE
MAILZA GOMES	4. EDUARDO BRAGA
EDUARDO GOMES	5. LUIZ PASTORE

Bloco Parlamentar PSDB/PSL (PSDB, PSL)	
TITULARES	SUPLENTES
EDUARDO GIRÃO PRESENTE	1. JUÍZA SELMA
STYVENSON VALENTIM PRESENTE	2. ROMÁRIO
MARA GABRILLI PRESENTE	3. ROSE DE FREITAS
SORAYA THRONICKE PRESENTE	4. LASIER MARTINS

Bloco Parlamentar Senado Independente (PATRIOTA, REDE, PDT, CIDADANIA, PSB)	
TITULARES	SUPLENTES
FLÁVIO ARNS PRESENTE	1. ELIZIANE GAMA PRESENTE
ACIR GURGACZ	2. FABIANO CONTARATO PRESENTE
LEILA BARROS PRESENTE	3. JORGE KAJURU

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PROS)	
TITULARES	SUPLENTES
PAULO PAIM PRESENTE	1. PAULO ROCHA PRESENTE
TELMÁRIO MOTA	2. ZENAIDE MAIA PRESENTE

PSD	
TITULARES	SUPLENTES
AROLDE DE OLIVEIRA	1. SÉRGIO PETECÃO
NELSINHO TRAD PRESENTE	2. LUCAS BARRETO PRESENTE

Bloco Parlamentar Vanguarda (DEM, PL, PSC)	
TITULARES	SUPLENTES
MARCOS ROGÉRIO PRESENTE	1. MARIA DO CARMO ALVES PRESENTE
CHICO RODRIGUES PRESENTE	2. VAGO

Não Membros Presentes

IZALCI LUCAS
FLÁVIO BOLSONARO
ANGELO CORONEL
RODRIGO CUNHA
JAYME CAMPOS
ZEQUINHA MARINHO

DECISÃO DA COMISSÃO

(PL 4804/2019)

NA 136ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, REALIZADA NESTA DATA, A COMISSÃO APROVA O RELATÓRIO DO SENADOR ROMÁRIO, QUE PASSA A CONSTITUIR O PARECER DA CDH, FAVORÁVEL AO PROJETO, COM A EMENDA Nº 1-CDH.

04 de Dezembro de 2019

Senador PAULO PAIM

Presidente da Comissão de Direitos Humanos e Legislação
Participativa



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 111, DE 2023

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei nº 4804, de 2019, da Senadora Zenaide Maia, que Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais no transporte público para pessoas com deficiência e com obesidade mórbida.

PRESIDENTE EVENTUAL: Senador Eduardo Girão

RELATOR: Senador Rogério Carvalho

31 de outubro de 2023





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Rogério Carvalho

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei nº 4.804, de 2019, da Senadora Zenaide Maia, que *altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais no transporte público para pessoas com deficiência e com obesidade mórbida.*

Relator: Senador **ROGÉRIO CARVALHO**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei nº 4.804, da Senadora Zenaide Maia, que altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, com a finalidade de garantir assentos especiais no transporte coletivo para pessoas com deficiência e com obesidade mórbida.

Para tanto, a proposição acrescenta art. 3º-A à Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000 (Lei de Acessibilidade), determinando que as empresas que atuam no transporte coletivo de passageiros, nos modos rodoviário, hidroviário, ferroviário ou aeroviário reservem e disponibilizem 3% dos assentos do veículo de transporte para as pessoas com deficiência e para as pessoas com obesidade mórbida que comprarem suas passagens até 48 horas antes da partida do veículo. Ainda remete a regulamento do Poder Executivo o detalhamento sobre a comercialização e o acesso aos assentos especiais que cria. Por fim, determina a entrada em vigor de lei que dela eventualmente resulte na data de sua publicação.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Rogério Carvalho

Após exame desta Comissão de Assuntos Econômicos, a proposição segue para análise na Comissão de Serviços de Infraestrutura, cabendo a esta última proferir decisão terminativa.

A matéria já foi apreciada pela Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH), onde foi aprovada com a apresentação da Emenda nº 1 – CDH, que acrescenta o transporte metroferroviário no campo de ação da futura lei.

Não foram apresentadas outras emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

De acordo com o inciso IV do art. 99 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), a CAE é competente para opinar sobre matérias que tratem de assuntos de repercussão econômica, sendo esse o caso em comento.

A matéria encontra guarida no art. 22 e no art. 24 da Constituição Federal (CF), bem como no *caput* do art. 48 da CF, consoante o qual, ao Congresso Nacional compete dispor sobre todas as matérias atribuídas à União. Inexiste vício de iniciativa na propositura da matéria e violação às cláusulas pétreas.

A proposição é plenamente dotada de juridicidade, ao inovar o ordenamento jurídico e cumprir os requisitos de abstratividade, coercibilidade, generalidade e imperatividade. Também atende às disposições da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que trata da elaboração, redação, alteração e consolidação das leis, de modo que não necessita de ajuste quanto à técnica legislativa.

Especificamente em relação às atribuições desta CAE, destacamos que o PL não traz qualquer impacto econômico-financeiro para



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Rogério Carvalho

a União, tendo em vista que se trata de ação privada para a melhoria de qualidade de vida das pessoas com deficiência e obesidade, sem contrapartida em termos de benefícios fiscais. Não se torna, portanto, necessário verificar o atendimento do disposto na legislação sobre finanças públicas, em especial, às restrições impostas pela Lei Complementar nº 101, de 2000, a Lei de Responsabilidade Fiscal, para políticas que impliquem renúncia de receitas ou aumento de despesas.

A iniciativa é meritória, pois contribuirá efetivamente, como destacado pela autora, para uma maior inclusão social de pessoas com deficiência e obesidade. Se observarmos os critérios da lei, as pessoas com obesidade em grau elevado cumprem com todos os requisitos para receber um tratamento que respeite sua condição. Entretanto, de modo difícil de se compreender, ainda há discussão a respeito de se essas pessoas podem ou não contar com o apoio do Estado para vencer barreiras e usufruir direitos em igualdade de condições com todos os cidadãos. Com a medida ora analisada, isso se tornará óbvio e mandatório. A proposição faz justiça e dissolve escusas ao cumprimento da lei.

Nessa linha, proponho alguns pequenos ajustes, de modo a aperfeiçoar a redação do projeto.

O primeiro deles é substituir, na ementa do projeto, a expressão “transporte público” por “transporte coletivo”. Dessa forma, compatibilizamos o texto da ementa com o corpo do projeto, uniformizando a terminologia utilizada. Afinal, trata-se de modalidades distintas, sob a ótica das definições contidas na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política de Mobilidade Urbana.

O segundo ajuste trata de substituir a expressão “obesidade mórbida” por “obesidade grau 3”. Dessa maneira, utilizamos o conceito referenciado pela Organização Mundial de Saúde (OMS), de modo que a política pública atinja de maneira mais eficiente o público-alvo ao qual se destina.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Rogério Carvalho

A terceira modificação consiste em determinar que regulamento estabelecerá a forma de reserva e delimitará os percentuais de assentos especiais. Assim, em vez de criar-se uma reserva fixa de 3% dos assentos, poderão ser estabelecidos percentuais diferentes para cada meio de transporte.

De igual modo, regulamento disporá sobre os demais procedimentos necessários para o pleno exercício do direito aos assentos especiais, podendo cuidar, por exemplo, do prazo de antecedência que deverá ser observado a fim de que a reserva seja efetivada. Com isso, buscamos que sejam atendidas em norma infralegal as especificidades de cada meio de transporte.

Por fim, a quarta modificação assegura que, comprovada impossibilidade de disponibilização de assentos especiais, as empresas deverão garantir aos passageiros assento contíguo, sem quaisquer custos adicionais. Dessa forma, objetivamos evitar a prática corrente de algumas empresas, as quais realizam cobrança adicional nas situações em que pessoa com obesidade precisa utilizar mais de um assento para sua adequada acomodação, com conforto e segurança.

III – VOTO

Em não havendo óbices formais ou legais, bem como levando-se em conta o caráter meritório da proposta, voto pela sua aprovação, com o acolhimento da Emenda nº 1-CDH, na forma do substitutivo:

EMENDA Nº 2- CAE (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI Nº 4.804, DE 2019



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Rogério Carvalho

Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais para pessoas com deficiência e com obesidade grau 3 no transporte coletivo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 3º-A:

“**Art. 3º - A.** As empresas que atuam no transporte coletivo de passageiros, nos modos rodoviário, hidroviário, ferroviário, metroferroviário ou aeroviário reservarão assentos especiais para pessoas com deficiência ou com obesidade grau 3, na forma e percentuais previstos em regulamento.

Parágrafo único. Na hipótese de comprovada impossibilidade de disponibilização de assentos especiais, as empresas deverão garantir aos passageiros de que trata o *caput* deste artigo assento contíguo, sem quaisquer custos adicionais.”

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



Relatório de Registro de Presença
CAE, 31/10/2023 às 10h - 49ª, Ordinária
Comissão de Assuntos Econômicos

Bloco Parlamentar Democracia (UNIÃO, MDB, PODEMOS, PDT, PSDB)			
TITULARES		SUPLENTE	
ALAN RICK	PRESENTE	1. SERGIO MORO	PRESENTE
PROFESSORA DORINHA SEABRA	PRESENTE	2. EFRAIM FILHO	PRESENTE
RODRIGO CUNHA	PRESENTE	3. DAVI ALCOLUMBRE	
EDUARDO BRAGA		4. JADER BARBALHO	
RENAN CALHEIROS	PRESENTE	5. GIORDANO	
FERNANDO FARIAS		6. FERNANDO DUEIRE	PRESENTE
ORIOVISTO GUIMARÃES	PRESENTE	7. MARCOS DO VAL	
CARLOS VIANA	PRESENTE	8. WEVERTON	PRESENTE
CID GOMES		9. PLÍNIO VALÉRIO	
IZALCI LUCAS	PRESENTE	10. RANDOLFE RODRIGUES	

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (REDE, PT, PSB, PSD)			
TITULARES		SUPLENTE	
VANDERLAN CARDOSO		1. JORGE KAJURU	PRESENTE
IRAJÁ		2. MARGARETH BUZETTI	PRESENTE
OTTO ALENCAR		3. NELSON TRAD	PRESENTE
OMAR AZIZ		4. LUCAS BARRETO	PRESENTE
ANGELO CORONEL	PRESENTE	5. ALESSANDRO VIEIRA	PRESENTE
ROGÉRIO CARVALHO		6. PAULO PAIM	PRESENTE
AUGUSTA BRITO	PRESENTE	7. HUMBERTO COSTA	
TERESA LEITÃO	PRESENTE	8. JAQUES WAGNER	PRESENTE
SÉRGIO PETECÃO		9. DANIELLA RIBEIRO	
ZENAIDE MAIA	PRESENTE	10. VAGO	

Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)			
TITULARES		SUPLENTE	
MAURO CARVALHO JUNIOR	PRESENTE	1. EDUARDO GIRÃO	PRESENTE
ROGERIO MARINHO	PRESENTE	2. FLÁVIO BOLSONARO	PRESENTE
WILDER MORAIS	PRESENTE	3. MAGNO MALTA	
EDUARDO GOMES	PRESENTE	4. ROMÁRIO	

Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)			
TITULARES		SUPLENTE	
CIRO NOGUEIRA		1. ESPERIDIÃO AMIN	PRESENTE
TEREZA CRISTINA	PRESENTE	2. LAÉRCIO OLIVEIRA	PRESENTE
MECIAS DE JESUS	PRESENTE	3. DAMARES ALVES	PRESENTE

Não Membros Presentes

FLÁVIO ARNS

ZEQUINHA MARINHO

DECISÃO DA COMISSÃO

(PL 4804/2019)

A COMISSÃO APROVA O RELATÓRIO, QUE PASSA A CONSTITUIR O PARECER DA CAE, FAVORÁVEL AO PROJETO, COM ACOLHIMENTO DA EMENDA Nº 1-CDH, NOS TERMOS DA EMENDA Nº 2– CAE (SUBSTITUTIVO)

31 de outubro de 2023

Senador EDUARDO GIRÃO

Presidiu a reunião da Comissão de Assuntos Econômicos

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019

Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais no transporte público para pessoas com deficiência e com obesidade mórbida.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 3º-A:

“Art. 3º- A As empresas que atuam no transporte coletivo de passageiros, nos modos rodoviário, hidroviário, ferroviário ou aeroviário reservarão assentos especiais para pessoas com deficiência ou com obesidade mórbida.

§ 1º Serão disponibilizados 3% do total de assentos disponíveis para atender aos casos de que trata o *caput* deste artigo, desde que o bilhete de passagem seja adquirido com antecedência de 48 horas do horário programado para a viagem.

§ 2º Regulamento do Poder Executivo estabelecerá os procedimentos e regras específicas para comercialização e acesso aos assentos especiais de cada modo de transporte.”

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

JUSTIFICAÇÃO

O transporte coletivo de pessoas seja no modo rodoviário, aeroviário, ferroviário ou aquaviário é responsabilidade do Estado e contribui com o direito de ir e vir de todos, garantido pela Constituição Federal. O serviço de transporte coletivo garante o acesso dos cidadãos ao trabalho, ao lazer e às diversas outras atividades atreladas ao dia-a-dia das pessoas.

Muita embora o termo “transporte coletivo” sugira um transporte onde todos tenham acesso de forma igualitária, o que acontece é que, em algumas situações, como no transporte aéreo, o acesso de pessoas com dificuldade de locomoção não é garantido em igualdade de condições com os demais passageiros na nossa legislação. É o caso das pessoas com obesidade mórbida.

Atualmente, os passageiros com algum tipo de deficiência e os passageiros com obesidade mórbida, que exijam a ocupação de mais de um assento da aeronave, têm que adquirir dois bilhetes de passagem, sob pena de serem convidados a desembarcar caso não consigam ocupar apenas uma poltrona. Além de toda a discriminação que essas pessoas sofrem no cotidiano, ainda passam pelo constrangimento imposto pela omissão do Estado, que nada faz para evitar que esse passageiro tenha que pagar o dobro do preço da passagem para garantir sua viagem sem maiores percalços.

As empresas aéreas que operam voos domésticos no Brasil praticam a política de que, se o passageiro não conseguir atar o cinto sem extensor, nem abaixar o descanso do braço, deverá ou pagar por dois assentos ou desembarcar.

Em algumas companhias aéreas ao redor do mundo o assento extra é oferecido com desconto. Em outros casos, se a aeronave não decolar com todos os assentos ocupados, o passageiro pode solicitar o reembolso do assento extra adquirido.

Com o presente Projeto de Lei, buscamos estabelecer o limite de 3% do total de assentos disponíveis para que os passageiros tenham direito a assentos especiais, desde que a passagem seja adquirida com até 48 horas de antecedência. Caso contrário, as empresas ficam livres para comercializá-los normalmente.

Dadas as especificidades do assunto e a necessidade de se estabelecer padrões de medidas daqueles que terão direito aos assentos especiais, deixamos para que o Executivo exerça seu poder regulamentar e crie as regras de acesso a esses assentos.

Por fim, o Projeto de Lei estende o benefício para os demais meios de transporte, uma vez que a dificuldade enfrentada por essas pessoas não está adstrita ao transporte aéreo.



SF/19305.6647-75

Em razão da importância da matéria, conto com o apoio dos nobres Pares para sua célere aprovação.

Sala das Sessões,

Senadora ZENAIDE MAIA



SF/19305.6647-75



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4804, DE 2019

Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais no transporte público para pessoas com deficiência e com obesidade mórbida.

AUTORIA: Senadora Zenaide Maia (PROS/RN)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>
- Lei nº 10.048, de 8 de Novembro de 2000 - Lei do Atendimento Prioritário; Lei da Prioridade - 10048/00
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2000;10048>

6



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 4.632, de 2019, da Deputada Angela Amin, que *denomina Willy Alfredo Zumblick o túnel construído no morro do Formigão, localizado entre o Km 337,8 e o Km 338,7 da rodovia BR-101, no Município de Tubarão, no Estado de Santa Catarina.*

Relator: Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão exclusiva e terminativa, o Projeto de Lei (PL) nº 4.632, de 2019, da Deputada Angela Amin, que *denomina Willy Alfredo Zumblick o túnel construído no morro do Formigão, localizado entre o Km 337,8 e o Km 338,7 da rodovia BR-101, no Município de Tubarão, no Estado de Santa Catarina.*

No art. 2º, a proposição institui a homenagem a que se propõe. No art. 3º, estabelece vigência imediata para a lei em que se converter a matéria.

Na justificção, a autora destaca a história de vida e o legado artístico do homenageado.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

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

No Senado Federal, a proposição não foi objeto de emendas.

II – ANÁLISE

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

Em conformidade com os arts. 49, inciso I, e 91, § 1º, inciso IV, do Risf, a proposição foi distribuída à CI para decisão terminativa, razão pela qual lhe cumpre apreciar seu mérito.

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

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

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



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

A atribuição supletiva de nomes a infraestruturas constantes do Sistema Federal de Viação é regulada pela Lei nº 6.682, de 27 de agosto de 1979, que dispõe sobre a denominação de estações terminais, obras de arte ou trechos de via do sistema nacional de transporte.

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

De outra sorte, a iniciativa encontra amparo na Lei nº 6.454, de 24 de outubro de 1977, que *dispõe sobre a denominação de logradouros, obras, serviços e monumentos públicos* e veda, em todo o território nacional, a atribuição de nome de pessoa viva ou que tenha se notabilizado pela defesa ou exploração de mão de obra escrava, em qualquer modalidade, a bem público pertencente à União ou às pessoas jurídicas da administração indireta. O homenageado faleceu em 2008, preenchendo o pressuposto da referida lei.

No que concerne à técnica legislativa, no intento de aperfeiçoar a iniciativa em análise, um módico reparo se impõe: em atenção à função metalinguística do discurso, deve-se colocar entre aspas o nome do túnel objeto da modificação alvitada (“Willy Alfredo Zumblick”) a fim de promover a adequação necessária às normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

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

Willy Alfredo Zumblick nasceu em 26 de setembro de 1913, em Tubarão, Santa Catarina. Estudou no Colégio São José, onde se destacou em desenho e pintura. Na adolescência, começou sua carreira artística desenhando cartazes de filmes de cinema. Autodidata, retratava a natureza em suas telas. Em 1939, realizou sua primeira exposição individual em Tubarão.

Brasília:

Senado Federal – Anexo II – Ala Senador Nilo Coelho –
Gabinete 2
70165-900 – Brasília – DF
Telefone: (61)3303-6446

Florianópolis:

Rua Álvaro de Carvalho, 267 – 10º Andar Ed. Mapil – Cent
88010-040 – Florianópolis – SC
Telefone: (48)3222-4100

E-mail: sen.esperidioamin@senado.leg.br



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

Com o sucesso, suas exposições foram para o Cine Rex, em Florianópolis, e outras cidades de Santa Catarina. Em 1944, expôs pela primeira vez em Porto Alegre. Em 1946, alugou um salão no edifício da Associação Brasileira de Imprensa no Rio de Janeiro, onde exibiu sessenta telas, consolidando-se como um dos artistas mais profícuos do Brasil.

Zumblick retratou aspectos das tradições, cultura e história catarinenses, como a Bandeira do Divino, Contestado, Anita Garibaldi, Boi de Mamão, rendeiras e imigrantes. Seu cinquentenário artístico foi comemorado em 1979, quando criou o monumento à Mãe, na Praça 7 de Setembro, em Tubarão.

Em 31 de agosto de 1985, inaugurou o Monumento ao Caminhoneiro, no km 338 da BR-101, em Tubarão. Nos anos 90, foi eleito um dos vinte catarinenses do século em uma pesquisa popular do Jornal Diário Catarinense. O Rotary Club Internacional incluiu Zumblick em sua galeria de 120 nomes mundiais.

Ao longo de sua vida, Willy participou de mais de 600 exposições e produziu mais de cinco mil telas. Em 26 de setembro de 2000, inaugurou o Museu Willy Zumblick no Centro Municipal de Cultura de Tubarão.

Willy Zumblick faleceu em 3 de abril de 2008, no Hospital Nossa Senhora da Conceição, e foi sepultado no Cemitério Horto da Saudade, em Tubarão. Em 12 de junho de 2010, a Câmara dos Deputados realizou uma sessão solene em sua homenagem. Sua vasta produção artística continua exposta em seu museu em Tubarão, Santa Catarina.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 4.632, de 2019, com a seguinte emenda:



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

EMENDA Nº -CI

Coloque-se entre aspas a denominação “Willy Alfredo Zumblick” na ementa e no art. 1º do Projeto de Lei nº 4.632, de 2019.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 106/2024/PS-GSE

Brasília, na data da apresentação.

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

Assunto: **Envio de proposição para apreciação**

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 4.632, de 2019, da Câmara dos Deputados, que “Denomina Willy Alfredo Zumblick o túnel construído no morro do Formigão, localizado entre o Km 337,8 e o Km 338,7 da rodovia BR-101, no Município de Tubarão, no Estado de Santa Catarina”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR
Primeiro-Secretário

Apresentação: 09/05/2024 11:46:47.297 - MESA

DOC n.372/2024



Pa
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Bivar





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4632, DE 2019

Denomina Willy Alfredo Zumblick o túnel construído no morro do Formigão, localizado entre o Km 337,8 e o Km 338,7 da rodovia BR-101, no Município de Tubarão, no Estado de Santa Catarina.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

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

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1794530&filename=PL-4632-2019



[Página da matéria](#)



Denomina Willy Alfredo Zumblick o túnel construído no morro do Formigão, localizado entre o Km 337,8 e o Km 338,7 da rodovia BR-101, no Município de Tubarão, no Estado de Santa Catarina.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei confere denominação ao túnel construído no morro do Formigão, localizado entre o Km 337,8 e o Km 338,7 da rodovia BR-101, no Município de Tubarão, no Estado de Santa Catarina.

Art. 2º Fica denominado Willy Alfredo Zumblick o túnel construído no morro do Formigão, localizado entre o Km 337,8 e o Km 338,7 da rodovia BR-101, no Município de Tubarão, no Estado de Santa Catarina.

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, na data da chancela.

ARTHUR LIRA
Presidente



7



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 1.675, de 2022, do Deputado Vermelho, que *denomina Perimetral Sérgio Lobato Machado o trecho rodoviário que liga a rodovia BR-277 à ponte internacional da integração sobre o rio Paraná, na fronteira entre o Brasil e o Paraguai, no Município de Foz do Iguaçu, no Estado do Paraná.*

Relatora: Senadora **MARGARETH BUZETTI**

I – RELATÓRIO

Chega à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), para decisão terminativa, o Projeto de Lei nº 1.675, de 2022, de autoria do Deputado Vermelho, que “denomina Perimetral Sérgio Lobato Machado o trecho rodoviário que liga a rodovia BR-277 à ponte internacional da integração sobre o rio Paraná, na fronteira entre o Brasil e o Paraguai, no Município de Foz do Iguaçu, no Estado do Paraná”.

O projeto contém dois artigos, sendo que o primeiro dá nome ao trecho da rodovia expresso na ementa e o segundo é a cláusula de vigência imediata.

Ao justificar a proposição, o autor destaca que o homenageado “foi, durante toda a sua vida, figura fundamental para o desenvolvimento de Foz do Iguaçu e, particularmente, para construção da Ponte da Integração (segunda ponte Brasil-Paraguai) e da rodovia Perimetral Leste. Nada mais justo, portanto, do que emprestar o seu nome para esta importante obra de integração e desenvolvimento da região fronteira, em Foz do Iguaçu”.



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

No Senado a proposição não recebeu emendas e foi distribuída com exclusividade à CI, para decisão terminativa.

II – ANÁLISE

Por haver sido distribuída com exclusividade a esta Comissão, serão analisados não apenas o mérito da proposta, mas também sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

A Constituição Federal (art. 22, XI) determina que a competência para legislar sobre transporte e trânsito é exclusiva da União. De outra parte, a deliberação sobre a matéria é de competência do Congresso Nacional, conforme disposto no art. 48, não havendo restrição à iniciativa parlamentar, nos termos do art. 61 da Lei Maior.

O projeto em análise encontra amparo na Lei nº 6.682, de 27 de agosto de 1979, “que dispõe sobre a denominação de vias e estações terminais do Plano Nacional de Viação”. Seu art. 2º estabelece que, “mediante lei especial”, uma estação terminal, obra-de-arte ou trecho de via poderá receber, supletivamente à denominação de caráter oficial, a “designação de um fato histórico ou de nome de pessoa falecida que haja prestado relevante serviço à Nação ou à Humanidade”.

Destaque-se que o trecho objeto da homenagem (pertencentes às BR-277 e BR-469¹) não possui, segundo o portal LexML, nenhuma lei que lhe outorgue outra denominação além de sua designação oficial (numérica).

Em relação à técnica legislativa, o PL nº 1.675, de 2022, foi elaborado em conformidade com as diretrizes fixadas na Lei Complementar nº 95, de 1998, que dispõe sobre a redação, a alteração e a consolidação das leis.

Por fim, quanto ao mérito, gostaríamos de nos subscrever à homenagem que aqui se presta ao saudoso Sérgio Lobato Machado, ilustre

¹ De acordo com o Visualizador de Informações Geográficas do DNIT.



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

cidadão de Foz do Iguaçu, cidade pela qual lutou e trabalhou para trazer mais desenvolvimento e turismo desde que nela chegou nos idos de 1950.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela constitucionalidade, juridicidade e adequada técnica legislativa do PL nº 1.675, de 2022, e por sua **aprovação** no tocante ao mérito.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 1675, DE 2022

Denomina Perimetral Sérgio Lobato Machado o trecho rodoviário que liga a rodovia BR-277 à ponte internacional da integração sobre o rio Paraná, na fronteira entre o Brasil e o Paraguai, no Município de Foz do Iguaçu, no Estado do Paraná.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

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

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2188334&filename=PL-1675-2022



[Página da matéria](#)



Denomina Perimetral Sérgio Lobato Machado o trecho rodoviário que liga a rodovia BR-277 à ponte internacional da integração sobre o rio Paraná, na fronteira entre o Brasil e o Paraguai, no Município de Foz do Iguaçu, no Estado do Paraná.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica denominado Perimetral Sérgio Lobato Machado o trecho rodoviário de 15 km (quinze quilômetros) de extensão que liga a rodovia BR-277 à ponte internacional da integração sobre o rio Paraná, na fronteira entre o Brasil e o Paraguai, no Município de Foz do Iguaçu, no Estado do Paraná.

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, na data da chancela.

ARTHUR LIRA
Presidente



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 547/2023/PS-GSE

Brasília, na data da apresentação.

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

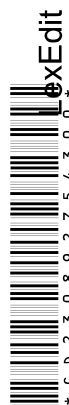
Assunto: **Envio de proposição para apreciação**

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 1.675, de 2022, da Câmara dos Deputados, que “Denomina Perimetral Sérgio Lobato Machado o trecho rodoviário que liga a rodovia BR-277 à ponte internacional da integração sobre o rio Paraná, na fronteira entre o Brasil e o Paraguai, no Município de Foz do Iguaçu, no Estado do Paraná”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR
Primeiro-Secretário



8



SENADO FEDERAL

Gabinete da Senadora Soraya Thronicke

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 4.633, de 2023, do Senador Weverton, que denomina *“Avenida Prefeito Francisco Alves Andrade” o trecho da BR-135, compreendido entre os quilômetros 374,5 e 379,7 na travessia urbana no município de São Domingos do Maranhão, Estado do Maranhão, e dá outras providências.*

Relatora: Senadora **SORAYA THRONICKE****I – RELATÓRIO**

Vem à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão exclusiva e terminativa, o Projeto de Lei (PL) nº 4.633, de 2023, de autoria do Senador Weverton, que *“Avenida Prefeito Francisco Alves Andrade” o trecho da BR-135, compreendido entre os quilômetros 374,5 e 379,7 na travessia urbana no município de São Domingos do Maranhão, Estado do Maranhão, e dá outras providências.*

Para tanto, a proposição institui a homenagem a que se propõe, tal qual descrita pela ementa. Encerra, igualmente, a cláusula de vigência, prevista para a data da publicação da lei em que se converter a matéria.

Na justificação, o autor destaca a história de vida e o legado de Francisco Alves de Andrade para o município de São Domingos do Maranhão.

A proposição, à qual não se ofereceram emendas, foi distribuída para apreciação exclusiva e terminativa deste colegiado.

II – ANÁLISE

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

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

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

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

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

A atribuição supletiva de nomes a infraestruturas constantes do Sistema Federal de Viação é regulada pela Lei nº 6.682, de 27 de agosto de 1979, que dispõe sobre a denominação de estações terminais, obras de arte ou trechos de via do sistema nacional de transporte.

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

De outra sorte, a iniciativa encontra amparo na Lei nº 6.454, de 24 de outubro de 1977, que *dispõe sobre a denominação de logradouros, obras, serviços e monumentos públicos* e veda, em todo o território nacional, a atribuição de nome de pessoa viva ou que tenha se notabilizado pela defesa ou exploração de mão de obra escrava, em qualquer modalidade, a bem público pertencente à União ou às pessoas jurídicas da administração indireta. Francisco Alves Andrade faleceu em 2009, preenchendo o pressuposto da referida Lei.

No que concerne à técnica legislativa, entretanto, são necessários reparos a fim de promover a adequação necessária às normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis

A ementa informa que o projeto denomina o trecho da BR-135 e dá outras providências, quando, de fato, apenas denomina o trecho. Assim, deve ser excluída a expressão “e dá outras providências”.

Por fim, propomos pequena alteração nas redações da ementa e do art. 1º do projeto, com o propósito de adequar o uso dos sinais de vírgula.

No que diz respeito ao mérito, reconhecemos a importância do projeto.

Francisco Alves Andrade exerceu dois mandatos de prefeito do município de São Domingos do Maranhão, tendo cumprido seu dever com destacada dedicação à coisa pública e notável dedicação. Reconhecido pelo seu caráter inovador, lutador e aguerrido, “Chico do Horácio”, como era chamado pelos populares, foi um grande político que prestou inúmeros serviços não somente a seus eleitores, mas a toda população de São Domingos e do estado do Maranhão.

Valorizar a memória de respeitável cidadão é, a um só tempo, perpetuar seus feitos e preservar, para as novas gerações, um exemplo de dedicação à vida pública. Por tais razões, consideramos, justa e merecida a homenagem proposta.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 4.633, de 2023, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº - CI

Dê-se à ementa do PL nº 4.633, de 2023, a seguinte redação:

“Denomina “Avenida Prefeito Francisco Alves Andrade” o trecho da BR-135 compreendido entre o Km 374,5 e o Km 379,7, na travessia urbana, no município de São Domingos do Maranhão, estado do Maranhão.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4633, DE 2023

Denomina “Avenida Prefeito Francisco Alves Andrade” o trecho da BR-135, compreendido entre os quilômetros 374,5 e 379,7 na travessia urbana no município de São Domingos do Maranhão, Estado do Maranhão, e dá outras providências.

AUTORIA: Senador Weverton (PDT/MA)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2023

Denomina “Avenida Prefeito Francisco Alves Andrade” o trecho da BR-135, compreendido entre os quilômetros 374,5 e 379,7 na travessia urbana no município de São Domingos do Maranhão, Estado do Maranhão, e dá outras providências.

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º Fica denominada “Avenida Prefeito Francisco Alves Andrade” o trecho da BR-135, compreendido entre os quilômetros 374,5 e 379,7 na travessia urbana no município de São Domingos do Maranhão.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor a partir da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Essa proposição já foi apresentada na Câmara dos Deputados pelo ilustre Deputado Pedro Fernandes, sendo aprovada e enviada ao Senado Federal, nesta Casa Legislativa, foi arquivada em 2022. Com o intuito de homenagiar o Município de São Domingos do Maranhão e o próprio Estado do Maranhão, reapresento esse projeto de lei.

Francisco Alves Andrade, conhecido como “Chico do Horácio, faleceu no ano de 2009, e exerceu dois mandatos de Prefeito do Município de São



Domingos do Maranhão, com desenvoltura, dedicação e realização de muitas melhorias, prestando relevantes serviços tanto ao Município de São Domingos quanto ao próprio Estado do Maranhão, distinguindo-se como uma personalidade atuante e notável especialmente pelo trato das questões administrativas, sociais e humanas.

É fato que o costume de batizar com nomes de cidadãos notáveis os logradouros e vias, concede maior identificação, e até personalidade própria a estes locais. Bem mais que a frieza dos números, esta deferência serve para notabilizar não apenas os homenageados, como também o próprio município e seus cidadãos.

Desse modo, esse projeto de lei é uma justa e merecida homenagem à memória desse maranhense, que muito contribuiu para o progresso e desenvolvimento do Município de São Domingos do Maranhão e do próprio Estado do Maranhão.

Sala das sessões,

Senador Weverton

PDT-MA



9



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 4.715, de 2023, do Senador Sérgio Petecão, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1976 (*Código Brasileiro de Aeronáutica*), para estabelecer hipóteses de autorização da realização de serviços aéreos de transporte doméstico por empresas estrangeiras.

Relator: Senador **JAIME BAGATTOLI****I – RELATÓRIO**

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei nº 4.715, de 2023, do Senador Sérgio Petecão, que altera o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA – Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1976), para “estabelecer hipóteses de autorização da realização de serviços aéreos de transporte doméstico por empresas estrangeiras”.

A matéria, apresentada em 27 de setembro de 2023, foi encaminhada à Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional (CRE) e a esta comissão, cabendo agora decisão terminativa.

O texto original é composto de dois artigos, o primeiro dos quais acrescenta parágrafo único ao artigo 216 do CBA, para permitir que serviços aéreos de transporte doméstico possam “ser executados por empresas estrangeiras autorizadas pelo Poder Executivo, em rotas específicas, por razões de utilidade pública ou interesse nacional, independentemente de reciprocidade”. O segundo artigo é a cláusula de vigência imediata.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

Na CRE, o PL recebeu parecer favorável, com emenda. O texto aprovado permite “ser autorizado o transporte de passageiros e carga por empresa estrangeira entre pontos do território nacional localizados na Amazônia Legal, no âmbito de serviço aéreo destinado ou proveniente do Estado de nacionalidade da empresa estrangeira, conforme o disposto em regulamentação da autoridade de aviação civil”, e ressalva que a operadora “necessariamente deverá observar o disposto no art. 6º da Lei nº [13.475], de 28 de agosto de 2017”.

A Lei citada¹ “dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta”, e o comando que se pretende salvaguardar é o seguinte:

Art. 6º O exercício das profissões de piloto de aeronave, mecânico de voo e comissário de voo, previstas nesta Lei, é privativo de brasileiros natos ou naturalizados.

.....

§ 2º Todas as empresas de transporte aéreo público, salvo empresas estrangeiras de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo, quando estiverem operando voos domésticos em território brasileiro, terão obrigatoriamente seu quadro de tripulantes composto por brasileiros natos ou naturalizados, com contrato de trabalho regido pela legislação brasileira.

§ 3º Na falta de tripulantes de voo brasileiros, instrutores estrangeiros poderão ser admitidos em caráter provisório, por período restrito ao da instrução, de acordo com regulamento exarado pela autoridade de aviação civil brasileira.

Não há outras emendas a analisar.

¹ A citação no relatório da CRE é da “Lei 13.745/2017”. Trata-se de evidente erro de digitação que corrigimos, já que a Lei nº 13.745, de 22 de novembro de 2018, “abre ao Orçamento Fiscal da União, em favor da Justiça Federal, da Justiça Eleitoral e da Justiça do Trabalho, crédito especial no valor de R\$ 52.857.359,00, para os fins que especifica”, não tendo nenhuma relação com o assunto aqui tratado.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

II – ANÁLISE

O Projeto foi distribuído a esta Comissão para análise nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, que nos atribui a competência de opinar sobre matérias relativas ao transporte aéreo.

Do ponto de vista formal, o projeto versa sobre matéria de competência legislativa da União, sendo lícita a iniciativa parlamentar, nos termos constitucionais. A juridicidade é adequada, sendo observados os atributos de generalidade, abstratividade, imperatividade e novidade.

Quanto à técnica legislativa, identificamos a necessidade apresentar emenda para adequar o texto aos ditames dos arts. 7º e 8º da Lei Complementar nº 95, de 1998, que “dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis”. Os artigos comandam, respectivamente, que “o âmbito de aplicação da lei será estabelecido de forma tão específica quanto o possibilite o conhecimento técnico [...] da área respectiva” e que “será [...] reservada a cláusula ‘entra em vigor na data de sua publicação’ para as leis de pequena repercussão”.

No mérito, concordamos com a restrição territorial proposta pela CRE, já que a Amazônia Legal é, reconhecidamente, a área mais carente de voos no território nacional.

Entendemos que tal restrição já seria suficiente para garantir o atendimento a áreas mais carentes, e que a necessidade de autorização por parte da autoridade de aviação civil (a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC) criaria entraves burocráticos que caminham na contramão da solução da questão que motiva a aprovação da Lei: empresas estrangeiras precisariam, além de encontrar rotas comercialmente viáveis na região amazônica, convencer a ANAC de que sua operação é de interesse público.

Também reputamos excessiva a exigência de operação dos trechos domésticos com tripulação brasileira, visto que, embora não haja essa exigência no texto legal, os trechos em questão poderão ser operados de forma consecutiva, isto é, com a porção doméstica da rota sucedendo a uma operação internacional. A restrição proposta pela CRE faria com que os tripulantes



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

estrangeiros precisassem ser substituídos por brasileiros no primeiro aeroporto em território nacional, para a operação do trecho doméstico. Na grande maioria dos casos, esses tripulantes não poderiam ficar em terra, inclusive porque a aeronave não necessariamente retornaria ao primeiro aeroporto após o trecho doméstico. Por exemplo, em um voo Miami-Belém-Manaus-Miami, todos os tripulantes estrangeiros teriam de ser levados a bordo no trecho Belém-Manaus, reduzindo significativamente a possibilidade de oferta de assentos para a população, que é o objetivo do PL.

Portanto, ao contrário do que propôs a CRE, para garantir a segurança jurídica e incentivar as operações, acreditamos que o correto seria explicitar em lei a dispensa de atendimento a esse requisito.

Por fim, consideramos prudente explicitar no texto legal ressalva para as hipóteses de voos domésticos previstas em acordos de serviços aéreos internacionais, que já são uma realidade na Europa e podem vir a ser um caminho trilhado pelo Mercosul.

III – VOTO

Em função do exposto, votamos pela **aprovação** do PL nº 4.715, de 2023, com **rejeição** da Emenda nº 1-CRE, na forma da emenda substitutiva a seguir:

EMENDA Nº - CI **(substitutiva)**

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para permitir o transporte aéreo doméstico, com origem ou destino na Amazônia Legal, por empresas estrangeiras.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

Art. 1º Esta Lei permite operações de transporte aéreo doméstico de passageiros e de carga, tendo como origem ou destino localidades na Amazônia Legal, por empresas estrangeiras, independentemente de reciprocidade, da existência de acordo de serviços aéreos internacionais, e da operação de trecho internacional anterior ou posterior ao trecho doméstico.

Art. 2º O art. 216 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 216. Os serviços aéreos de transporte doméstico são reservados a pessoas jurídicas constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, ressalvadas as hipóteses previstas em acordos de serviços aéreos internacionais e as operações de transporte de passageiros e carga, por empresas estrangeiras, que tenham como pontos de origem ou destino localidades na Amazônia Legal.

Parágrafo único. Para as exceções previstas no *caput* não se aplica o disposto no § 2º do art. 6º da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.” (NR)

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4715, DE 2023

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1976 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para estabelecer hipóteses de autorização da realização de serviços aéreos de transporte doméstico por empresas estrangeiras.

AUTORIA: Senador Sérgio Petecão (PSD/AC)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Sérgio Petecão

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1976 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para estabelecer hipóteses de autorização da realização de serviços aéreos de transporte doméstico por empresas estrangeiras.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 216 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1976 (Código Brasileiro de Aeronáutica), passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 216.

Parágrafo único. Os serviços aéreos de transporte doméstico poderão ser executados por empresas estrangeiras autorizadas pelo Poder Executivo, em rotas específicas, por razões de utilidade pública ou interesse nacional, independentemente de reciprocidade.”
(NR)

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



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Sérgio Petecão

JUSTIFICAÇÃO

O transporte aéreo brasileiro precisa de mais concorrência. Apenas três companhias aéreas dominam mais de 99% desse mercado. Além disso, a dimensão continental do País e a falta de uma infraestrutura de transporte ferroviário de passageiros impedem que outros modais de transporte possam concorrer de forma efetiva com o transporte aéreo. Assim, o consumidor é obrigado a aceitar os preços exigidos por essas três empresas, que são cada vez maiores.

O preço não é o único problema. A falta de empresas que ofereçam transporte aéreo no País deixa diversas regiões, em especial a amazônica, com um sério déficit logístico. Justamente as regiões que mais dependem de meios de transporte de longa distância têm baixa disponibilidade de voos, o que resulta em grande dificuldade de conexão com o resto do Brasil.

Uma forma de se enfrentar esse problema é permitir que empresas estrangeiras ingressem no mercado nacional, em rotas específicas, para fornecer os serviços não prestados pelas empresas nacionais. Além disso, a medida aqui proposta tem o condão de diminuir o poder de mercado das empresas brasileiras, obrigando-as a praticarem preços mais competitivos.

Ante o exposto, exortamos os nobres Pares à aprovação deste importante projeto.

Sala das Sessões,

Senador SÉRGIO PETECÃO

LEGISLAÇÃO CITADA

- [urn:lex:br:federal:lei:1976;7565](https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1976;7565)
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1976;7565>
- art216



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 2, DE 2024

Da COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL, sobre o Projeto de Lei nº 4715, de 2023, do Senador Sérgio Petecão, que Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1976 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para estabelecer hipóteses de autorização da realização de serviços aéreos de transporte doméstico por empresas estrangeiras.

PRESIDENTE: Senador Renan Calheiros

RELATOR: Senador Randolfe Rodrigues

29 de fevereiro de 2024



PARECER Nº 2 , DE 2024

Da COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL, sobre o Projeto de Lei nº 4715, de 2023, do Senador Sérgio Petecão, que *altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1976 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para estabelecer hipóteses de autorização da realização de serviços aéreos de transporte doméstico por empresas estrangeiras.*

Relator: Senador **RANDOLFE RODRIGUES**

I – RELATÓRIO

Chega para análise desta Comissão o Projeto de Lei nº 4715, de 2023, de autoria do Senador Sérgio Petecão, que pretende alterar o Código Brasileiro de Aeronáutica a fim de estabelecer hipóteses de autorização da realização de serviços aéreos de transporte doméstico por empresas estrangeiras.

No Senado Federal, foi distribuído à Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, onde me coube a Relatoria, e, posteriormente, seguirá à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão terminativa, nos termos do art. 91, inciso I, do Regimento Interno.

Não foram apresentadas emendas perante esta Comissão.

Precisamente, a proposição pretende acrescentar o seguinte parágrafo único ao art. 216 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1976 (Código Brasileiro de Aeronáutica):

Parágrafo único. Os serviços aéreos de transporte doméstico poderão ser executados por empresas estrangeiras autorizadas pelo Poder Executivo, em rotas específicas, por razões de utilidade pública ou interesse nacional, independentemente de reciprocidade.

O autor, em sua justificação, defende que o transporte aéreo brasileiro necessita de mais concorrência e oferta de serviços aéreos, o que pode ser solucionado com a abertura de mercado para empresas estrangeiras, em especial para a região amazônica, conforme ressalta:

(..) A falta de empresas que ofereçam transporte aéreo no País deixa diversas regiões, em especial a amazônica, com um sério déficit logístico. Justamente as regiões que mais dependem de meios de transporte de longa distância têm baixa disponibilidade de voos, o que resulta em grande dificuldade de conexão com o resto do Brasil.

Este é o relatório.

II – ANÁLISE

O Projeto foi distribuído a esta Comissão, nos termos do art. 103 do Regimento Interno do Senado Federal, e, do ponto de vista formal, está de acordo com os termos constitucionais e regimentais.

Quanto ao mérito, de fato, segundo o caput do art. 216 do Código Brasileiro de Aeronáutica, os serviços aéreos de transporte doméstico são reservados a pessoas jurídicas constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País.

O projeto de lei pretende alterar essa premissa e admitir operação conhecida como aviação de cabotagem, quando é facultado a aeronave de empresa estrangeira que opera voos ao Brasil realizar trechos domésticos entre dois ou mais pontos.

Tal qual defendido pelo autor, essa medida permite que haja a concorrência no setor nacional de serviços aéreos, atualmente dominado por três empresas, não somente baixando preços, mas igualmente dando maior acesso aos serviços aéreos a regiões desprovidas de opções, como a amazônica, e que depende desse tipo de modal de transporte ante seu isolamento geográfico. Desse modo, haveria grande impacto social na oferta de voos e na redução de custos para a região norte do País.

Contudo, não somente a região norte seria beneficiada, mas também aeroportos como o Galeão, que, entre 2014 e 2022, teve recuo de 66% no volume de passageiros embarcados

Estudos do Governo apontam para essa direção, conforme noticiado pelo jornal Folha de São Paulo em 7 de setembro de 2023:

Hoje, a lei exige que após a realização de uma linha aérea dos Estados Unidos para Manaus, por exemplo, a aeronave precisa deixar o Brasil. Com a alteração em estudo, a aeronave poderia realizar um voo para Belém (PA).

A ideia inicial, que tem o aval do Ministério de Portos e Aeroportos, é fazer testes de mercado por um período determinado em algumas cidades, como o Rio de Janeiro (Galeão) e na região Norte.

Países como Chile, Austrália e México têm permitido essa liberdade, a fim de aumentar a conectividade entre áreas isoladas do País e a competição em mercado considerado oligopolizado.

No caso do Brasil, a carência de voos ao norte do País é notória, tanto é verdade que, entre as dez maiores taxas de ocupação de aeronaves em rotas nacionais, estão Campinas-Porto Velho (89,23%), Belém-Campinas (87,89%) e Belém-Belo Horizonte (86,7%).

O projeto permitiria até mesmo a *cabotagem autônoma*, que envolve a realização de voos dentro do território estrangeiro ainda que não tenha havido voo inicial partindo do país de origem da aeronave.

Em todos os casos, contudo, o autor toma o zelo de condicionar a aviação de cabotagem à autorização pelo Poder Executivo, em rotas específicas, por razões de utilidade pública ou interesse nacional. Portanto, não seria uma abertura descontrolada e imotivada, o que poderia gerar efeito inverso e indesejado, com as empresas estrangeiras optando por ingressar nos mercados mais lucrativos ou em rotas sazonais. Isto não ocorrerá, pois o Poder Executivo manterá o controle e estabelecerá rotas específicas pautadas por utilidade pública ou interesse nacional, conforme já frisado.

Entretanto, entendemos que uma concessão unilateral, como a proposta pela presente matéria poderia prejudicar futuras negociações de acordos de serviços aéreos assinados pelo Estado Brasileiro e, por consequência, reduzir as oportunidades para empresas nacionais. Somado a isso, conforme já citado, a Amazônia Legal é a região brasileira com a maior carência de oferta de voos de passageiros. Portanto, com o propósito de avançar no debate da presente matéria, oferecemos emenda aprimorando esses dois aspectos citados.

Em complemento, apesar de o PL não alterar a Lei 13.745/2017, que regulamenta a profissão de aeronauta, também é importante que se faça referência explícita ao disposto do art. 6º da referida legislação. Nos termos desse dispositivo, o exercício das profissões de piloto de aeronave, mecânico de voo e comissário de voo é privativo de brasileiros natos ou naturalizados.

Por isso, dentro da mesma emenda apresentada por esta relatoria, sugerimos também a inclusão do § 2º no art. 216, da Lei 13.745/2017, com o intuito de garantir a proteção ao trabalho do aeronauta na navegação aérea de cabotagem.

Por todo o exposto, reconhecemos o mérito e apoiamos a iniciativa para admitir a aviação de cabotagem nos termos propostos pelo autor e com sugestões de aprimoramento apresentados no presente relatório.

III – VOTO

Assim, em face do exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 4715, de 2023, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº 1 - CRE

Acresça-se os seguintes § 1º e § 2º ao art. 216 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, na forma do art. 1º do PL nº 4715, de 2023:

“Art. 216.

§ 1º Poderá ser autorizado o transporte de passageiros e carga por empresa estrangeira entre pontos do território nacional localizados na Amazônia Legal, no âmbito de serviço aéreo destinado ou proveniente do Estado de nacionalidade da empresa estrangeira, conforme o disposto em regulamentação da autoridade de aviação civil.

§ 2º A autorização prevista no § 1º necessariamente deverá observar o disposto no art. 6º da Lei nº 13.745, de 28 de agosto de 2017.” (NR)

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

**Relatório de Registro de Presença****1ª, Ordinária****Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional**

Bloco Parlamentar Democracia (PDT, MDB, PSDB, PODEMOS, UNIÃO)			
TITULARES		SUPLENTE	
PROFESSORA DORINHA SEABRA		1. VENEZIANO VITAL DO RÉGO	PRESENTE
RANDOLFE RODRIGUES	PRESENTE	2. SERGIO MORO	
RENAN CALHEIROS	PRESENTE	3. IVETE DA SILVEIRA	PRESENTE
FERNANDO DUEIRE	PRESENTE	4. EFRAIM FILHO	
MARCOS DO VAL		5. CARLOS VIANA	
CID GOMES		6. LEILA BARROS	
ALESSANDRO VIEIRA		7. IZALCI LUCAS	PRESENTE

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PT, PSD)			
TITULARES		SUPLENTE	
DANIELLA RIBEIRO		1. OTTO ALENCAR	
NELSINHO TRAD	PRESENTE	2. OMAR AZIZ	
MARA GABRILLI		3. MARGARETH BUZETTI	PRESENTE
VANDERLAN CARDOSO		4. SÉRGIO PETECÃO	
JAQUES WAGNER	PRESENTE	5. BETO FARO	
HUMBERTO COSTA	PRESENTE	6. FABIANO CONTARATO	
CHICO RODRIGUES		7. FLÁVIO ARNS	

Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)			
TITULARES		SUPLENTE	
ASTRONAUTA MARCOS PONTES		1. CARLOS PORTINHO	
EDUARDO GIRÃO		2. WILDER MORAIS	
TEREZA CRISTINA		3. MAGNO MALTA	

Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)			
TITULARES		SUPLENTE	
ESPERIDIÃO AMIN		1. CIRO NOGUEIRA	
HAMILTON MOURÃO	PRESENTE	2. MECIAS DE JESUS	

Não Membros Presentes

ZENAIDE MAIA

DECISÃO DA COMISSÃO**(PL 4715/2023)**

REUNIDA A COMISSÃO NESTA DATA, É APROVADO O RELATÓRIO QUE PASSA A CONSTITUIR PARECER DA COMISSÃO FAVORÁVEL AO PROJETO E À EMENDA Nº 1–CRE.

A MATÉRIA VAI À COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, EM DECISÃO TERMINATIVA.

29 de fevereiro de 2024

Senador RENAN CALHEIROS

Presidente da Comissão de Relações Exteriores e Defesa
Nacional

10



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Astronauta Marcos Pontes

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 19/2024 - CI, com o objetivo de instruir o PL 528/2020, que “dispõe sobre a promoção da mobilidade sustentável de baixo carbono e a captura e a estocagem geológica de dióxido de carbono; institui o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), o Programa Nacional de Diesel Verde (PNDV) e o Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano; e altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, 9.847, de 26 de outubro de 1999, 8.723, de 28 de outubro de 1993, e 13.033, de 24 de setembro de 2014” seja incluído o seguinte convidado:

- representante Agência Nacional de Aviação Civil-ANAC.

Sala da Comissão, 13 de maio de 2024.

Senador Astronauta Marcos Pontes
(PL - SP)



11



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Wellington Fagundes

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 256 do Regimento Interno do Senado Federal, a retirada, em caráter definitivo, do REQ 3/2024; 17/2024; 20/2024; 37/2024 e 38/2024 - CI. Com o objetivo de instruir o PL 4392/2023, que “altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir a cabotagem aérea a empresas sul-americanas na Amazônia Legal”

Sala da Comissão, 14 de maio de 2024.

Senador Wellington Fagundes
(PL - MT)



12



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 89/2023 - CI e do REQ 95/2023 - CI seja incluído o seguinte convidado:

- o Senhor Prof. Carlos Penna Brescianini, ex-coordenador do Metrô DF e Pesquisador em Mobilidade Urbana.

Sala da Comissão, 16 de maio de 2024.

**Senador Weverton
(PDT - MA)**

13



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Wellington Fagundes

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater o transporte aéreo de animais de estimação e de apoio emocional.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- Juliano Noman, Secretário Nacional de Aviação Civil;
- Tiago Sousa Pereira, Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil;
- Jurema Monteiro, Presidente da Associação Brasileira de Empresas Aéreas - ABEAR;
- Marcelo Pedroso, Diretor de Relações Externas da *International Air Transport Association*(IATA);
- Ana Elisa Fernandes de Souza Almeida, Presidente do Conselho Federal de Medicina Veterinária.

JUSTIFICAÇÃO

O triste incidente do cachorro Joca, cujo falecimento se deu por falhas nos procedimentos da companhia aérea responsável por seu transporte, abalou profundamente a sociedade brasileira. Esse incidente ressaltou a urgência de



garantir que os animais de estimação sejam tratados com o respeito e o cuidado que merecem durante suas viagens.

A falta de normas claras e uniformes atualmente em vigor expõe esses preciosos companheiros a riscos desnecessários, pois cada transportadora segue seus próprios protocolos, nem sempre os mais adequados. É essencial reconhecer que a negligência nesse aspecto pode gerar situações desafiadoras tanto para os passageiros quanto para os próprios animais.

Portanto, é imperativo que as empresas de aviação adotem medidas rigorosas para garantir o transporte seguro e humanizado de animais de estimação. Isso implica a implementação de diretrizes específicas, em colaboração com órgãos reguladores como a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), para garantir condições adequadas durante todo o processo de transporte.

Para debater tema tão sensível e importante, propomos audiência pública com representantes do setor, para que possamos endereçar, da melhor forma, medidas que evitem o sofrimento e a perda de outros animais de estimação ou de apoio emocional.

Sala da Comissão, 7 de maio de 2024.

Senador Wellington Fagundes
(PL - MT)



14



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Veneziano Vital do Rêgo

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 32/2024 - CI, com o objetivo de instruir o REQ 32/2024 - CI, que “requer a realização de audiência pública, com o objetivo de instruir o PL 528/2020, com a presença de representantes das seguintes instituições: ABREMA - Associação Brasileira de Resíduos e Meio Ambiente; IATA - Associação Internacional do Transporte Aéreo; ATGAS - Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto; BrasilCom - Federação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Gás Natural e Biocombustíveis; ANP - Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis; e ABICOM - Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis” sejam incluídos os seguintes convidados:

- representante ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil;
- representante ABRAGET - Associação Brasileira Geradoras Termelétricas.

Sala da Comissão, 20 de maio de 2024.

Senador Veneziano Vital do Rêgo
(MDB - PB)

