



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 18ª REUNIÃO - SEMIPRESENCIAL

(2ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura)

**25/06/2024
TERÇA-FEIRA
às 09 horas**

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



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**18ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA - SEMIPRESENCIAL, DA 2ª SESSÃO
LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM**

18ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA - SEMIPRESENCIAL

terça-feira, às 09 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PL 1070/2023 - Não Terminativo -	SENADOR JAIME BAGATTOLI	11
2	PL 1533/2023 - Não Terminativo -	SENADOR WILDER MORAIS	28
3	PL 768/2019 - Terminativo -	SENADOR JAYME CAMPOS	46
4	PL 3084/2021 - Terminativo -	SENADOR HUMBERTO COSTA	54
5	PL 6154/2023 - Terminativo -	SENADOR ZEQUINHA MARINHO	64
6	PL 527/2024 - Terminativo -	SENADOR JORGE KAJURU	72

7	PL 710/2024 - Terminativo -	SENADOR CID GOMES	81
8	REQ 48/2024 - CI - Não Terminativo -		91
9	REQ 49/2024 - CI - Não Terminativo -		93
10	REQ 50/2024 - CI - Não Terminativo -		98
11	REQ 51/2024 - CI - Não Terminativo -		100
12	REQ 52/2024 - CI - Não Terminativo -		103
13	REQ 54/2024 - CI - Não Terminativo -		105

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Confúcio Moura

VICE-PRESIDENTE: Senadora Augusta Brito

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES		SUPLENTE(S)
Bloco Parlamentar Democracia(MDB, UNIÃO)		
Jayme Campos(UNIÃO)(2)	MT 3303-2390 / 2384 / 2394	1 André Amaral(UNIÃO)(2)(26) PB
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)		
Rosana Martinelli(PL)(25)(1)(12)(15)	MT 3303-6219 / 3778 / 3772 / 6209 / 6213 / 3775	1 Jaime Bagattoli(PL)(1) RO 3303-2714
Wilder Morais(PL)(1)	GO 3303-6440	2 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 Morais, Eduardo Gomes, Tereza Cristina, Luis Carlos Heinze e Cleitinho foram designados membros titulares, e os Senadores Jaime Bagattoli, Jorge Seif, Astronauta Marcos Pontes, Laércio Oliveira, Esperidião Amin e Mecias de Jesus membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a Comissão (Of. 53/2023-BLVANG).
- (2) Em 07.03.2023, os Senadores Jayme Campos, Soraya Thronicke, Rodrigo Cunha, Eduardo Braga, Veneziano Vital do Rêgo, Confúcio Moura, Carlos Viana, Weverton e Izalci Lucas foram designados membros titulares; e os Senadores Efraim Filho, Alan Rick, Randolfe Rodrigues, Jader Barbalho, Fernando Farias, Marcelo Castro, Oriovisto Guimarães, Cid Gomes e Alessandro Vieira, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a Comissão (Of. 07/2023-BLDEM).
- (3) Em 08.03.2023, a Comissão reunida elegeu o Senador Confúcio Moura Presidente deste colegiado.
- (4) Em 07.03.2023, os Senadores Daniella Ribeiro, Vanderlan Cardoso, Lucas Barreto, Sérgio Petecão, Augusta Brito, Teresa Leitão, Beto Faro e Chico Rodrigues foram designados membros titulares, e os Senadores Irajá, Dr. Samuel Araújo, Margareth Buzetti, Omar Aziz, Humberto Costa, Rogério Carvalho, Fabiano Contarato e Jorge Kajuru, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a Comissão (Of. 03/2023-BLRESDEM).
- (5) Em 10.03.2023, os Senadores Jader Barbalho, Alan Rick e Randolfe Rodrigues foram designados membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a Comissão (Of. 08/2023-BLDEM).
- (6) Em 15.03.2023, o Senador Alan Rick deixou de compor a comissão, como membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. 09/2023-BLDEM).
- (7) Em 20.03.2023, os Partidos PROGRESSISTAS e REPUBLICANOS passam a formar o Bloco Parlamentar PP/REPUBLICANOS (Of. 05/2023-BLPPP).
- (8) Em 23.03.2023, o Senador Otto Alencar foi designado membro titular, em substituição ao Senador Sérgio Petecão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. 22/2023-BLRESDEM).
- (9) Em 21.03.2023, a Comissão reunida elegeu a Senadora Augusta Brito Vice-Presidente deste colegiado (Of. nº 29/2023-CI).
- (10) Em 16.05.2023, os Senadores Alan Rick, Jader Barbalho, Fernando Farias, Marcelo Castro, Oriovisto Guimarães, Cid Gomes, Alessandro Vieira e Randolfe Rodrigues tiveram suas posições como suplentes modificadas na Comissão, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. nº 44/2023-BLDEM).
- (11) Vago em 11.06.2023, em razão do retorno do titular.
- (12) Em 05.07.2023, o Senador Marcos Rogério foi designado membro titular, em substituição ao Senador Wellington Fagundes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a Comissão (Of. nº 123/2023-BLVANG).
- (13) Em 15.08.2023, o Senador Sérgio Petecão foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a Comissão (Of. nº 87/2023-BLRESDEM).
- (14) Em 21.09.2023, o Senador Zequinha Marinho foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Oriovisto Guimarães, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 145/2023-BLDEM).
- (15) Em 10.11.2023, o Senador Wellington Fagundes foi designado membro titular, em substituição ao Senador Marcos Rogério, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 176/2023-BLVANG).
- (16) Em 22.11.2023, o Senador Carlos Fávaro foi designado membro suplente, em substituição à Senadora Margareth Buzetti, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 121/2023-BLRESDEM).
- (17) Em 28.11.2023, a Senadora Margareth Buzetti foi designada membro suplente, em substituição ao Senador Carlos Fávaro, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 123/2023-BLRESDEM).
- (18) Em 29.11.2023, o Senador Carlos Portinho foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Jorge Seif, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 182/2023-BLVANG).
- (19) Em 13.12.2023, o Senador Carlos Fávaro foi designado membro suplente, em substituição à Senadora Margareth Buzetti, 1ª suplente da chapa, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 132/2023-RESDEM).

- (20) Em 21.12.2023, a Senadora Eliziane Gama foi designada membro titular, em substituição ao Senador Otto Alencar, e a Senadora Margareth Buzetti, membro suplente, em substituição ao Senador Carlos Fávaro, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 138/2023-BLRESDM).
- (21) Em 02.02.2024, o Senador Otto Alencar foi designado membro titular, em substituição à Senadora Eliziane Gama, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 02/2024-BLRESDM).
- (22) Em 10.04.2024, o Senador Ireneu Orth foi designado membro titular, em substituição ao Senador Luis Carlos Heinze, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Aliança (Of. nº 14/2024-BLALIAN).
- (23) Em 09.05.2024, o Senador Jorge Seif foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Carlos Portinho, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 22/2024-BLVANG).
- (24) Em 22.05.2024, o Senador Marcos Rogério foi designado membro titular, em substituição ao Senador Izalci Lucas, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. nº 42/2024-BLDEM).
- (25) Em 13.06.2024, a Senadora Rosana Martinelli foi designada membro titular, em substituição ao Senador Wellington Fagundes, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 31/2024-BLVANG).
- (26) Em 21.06.2024, o Senador André Amaral foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Efraim Filho, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. nº 66/2024-BLDEM).

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 25 de junho de 2024
(terça-feira)
às 09h

PAUTA

18ª Reunião, Extraordinária - Semipresencial

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

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

Retificações:

1. Inclusão na pauta do PL 3221/2019. (19/06/2024 17:38)
2. Reunião passa a ser semipresencial (21/06/2024 14:20)
3. Correção do item 2 (tramitação conjunta dos PL 868/2020, 709/2024 e 943/2020) (21/06/2024 16:04)
4. Exclusão do item 1 (PL 2152/19) e renumeração automática dos demais itens. (24/06/2024 10:16)
5. Retirada do item 6 (24/06/2024 11:35)
6. Exclusão do item 1 (tramitação conjunta dos PL 868/2020, 709/2024 e 943/2020) e renumeração automática dos demais itens. (24/06/2024 15:26)
7. Retirada de pauta do PL 4994/2023 (24/06/2024 17:02)

PAUTA

ITEM 1

PROJETO DE LEI Nº 1070, DE 2023

- Não Terminativo -

Altera o Código Civil, para permitir às associações e cooperativas de transportadores de pessoas ou cargas a criação de fundo próprio para prevenção e reparação de danos a seus veículos em razão de algum infortúnio, bem como cancela os autos de infração emitidos, até a data de publicação desta Lei, pela Superintendência de Seguros Privados – SUSEP contra as associações de caminhoneiros e cooperativas de transportadores de pessoas ou cargas.

Autoria: Senador Paulo Paim

Relatoria: Senador Jaime Bagattoli

Relatório: Pela aprovação do projeto na forma do substitutivo que apresenta

Observações:

1. Após análise na CI, o projeto vai à CAE, em decisão terminativa
2. Votação simbólica

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

ITEM 2

PROJETO DE LEI Nº 1533, DE 2023

- Não Terminativo -

Altera o art. 98 da Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, para dispor sobre o uso das faixas de domínio ao longo das rodovias.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Wilder Moraes

Relatório: Pela aprovação do projeto com a emenda 1-CRA e a emenda que apresenta

Observações:

1. O projeto tem parecer favorável da CRA, com a emenda nº 1/CRA
2. Votação simbólica

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

[Parecer \(CRA\)](#)

ITEM 3

PROJETO DE LEI Nº 768, DE 2019

- Terminativo -

Denomina Viaduto Vicente Vitagliano o viaduto localizado no Km 72,8 da rodovia BR-153, no Município de São José do Rio Preto, Estado de São Paulo.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Jayme Campos

Relatório: Pela aprovação do projeto, com a emenda que apresenta

Observações:*Votação nominal***Textos da pauta:**[Relatório Legislativo \(CI\)](#)
[Avulso inicial da matéria](#)**ITEM 4****PROJETO DE LEI Nº 3084, DE 2021****- Terminativo -***Dispõe sobre a implantação de infraestrutura cicloviária de caráter não-municipal.***Autoria:** Senadora Nilda Gondim**Relatoria:** Senador Humberto Costa**Relatório:** Pela aprovação do projeto com a emenda que apresenta**Observações:***Votação nominal***Textos da pauta:**[Relatório Legislativo \(CI\)](#)
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)**ITEM 5****PROJETO DE LEI Nº 6154, DE 2023****- Terminativo -***Denomina Passarela Bruno Santos Bacci a passarela de pedestre construída sobre a BR-381, Rodovia Fernão Dias, localizada na cidade de Atibaia, no Estado de São Paulo.***Autoria:** Câmara dos Deputados**Relatoria:** Senador Zequinha Marinho**Relatório:** Pela aprovação do projeto com a emenda que apresenta**Observações:***Votação nominal***Textos da pauta:**[Relatório Legislativo \(CI\)](#)
[Avulso inicial da matéria](#)**ITEM 6****PROJETO DE LEI Nº 527, DE 2024****- Terminativo -***Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de cancela automática em interseções em nível.***Autoria:** Senadora Augusta Brito**Relatoria:** Senador Jorge Kajuru**Relatório:** Pela aprovação do projeto com a emenda que apresenta**Observações:***Votação nominal***Textos da pauta:**[Relatório Legislativo \(CI\)](#)
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)**ITEM 7**

PROJETO DE LEI Nº 710, DE 2024

- Terminativo -

Altera a Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para aperfeiçoar os mecanismos de gestão e segurança das rodovias brasileiras.

Autoria: Senador Marcos do Val

Relatoria: Senador Cid Gomes

Relatório: Pela aprovação do projeto com as três emendas de redação que apresenta

Observações:

Votação nominal

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

ITEM 8

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 48, DE 2024

Requer que sejam incluídos na audiência pública objeto do REQ 30/2023-CI, para debater a implantação da rodovia Binacional Brasil-Bolívia, os seguintes convidados: o Deputado Estadual do Mato Grosso Valmir Moretto e um representante da Secretaria da Receita Federal.

Autoria: Senador Wellington Fagundes

Observações:

O requerimento foi deferido ad referendum, e a audiência pública foi realizada no dia 11/06/2024

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 9

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 49, DE 2024

Requer a realização de audiência pública, em conjunto com a Comissão de Serviços de Infraestrutura, com o objetivo de instruir o PL 624/2023

Autoria: Senador Sérgio Petecão

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 10

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 50, DE 2024

Requer que na audiência pública objeto dos REQ 65/2024-CAS e 49/2024-CI, com o objetivo de instruir o PL 624/2023, que "institui o Programa Renda Básica Energética (Rebe); e altera as Leis nºs 10.438, de 26 de abril de 2002, 14.182, de 12 de julho de 2021, e 14.300, de 6 de janeiro de 2022", seja incluído como convidado um representante do INEL - Instituto Nacional Energia Limpa.

Autoria: Senador Sérgio Petecão

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 11****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 51, DE 2024**

Requer a realização de diligência externa conjunta, com membros desta Comissão e da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, para visita "in loco" aos municípios de Vila Bela da Santíssima Trindade, em Mato Grosso, e San Ignacio, na Bolívia, para conhecer a região fronteira onde se pretende implantar a Rodovia Binacional Brasil-Bolívia.

Autoria: Senador Wellington Fagundes

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 12****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 52, DE 2024**

Requer a inclusão da senhora Ligia Pinto, representante da Sigma Lithium, na audiência pública objeto do REQ 54/2023-CI.

Autoria: Senador Esperidião Amin

Observações:

O requerimento foi deferido ad referendum, e a audiência pública foi realizada no dia 18/06/2024

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 13****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 54, DE 2024**

Requer realização de audiência pública para debater a valorização da carreira de analistas e especialistas em infraestrutura que atuam na gestão de projetos de grande envergadura do governo federal, com a Ministra Esther Dweck

Autoria: Senador Esperidião Amin

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

1



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 1.070, de 2023, do Senador Paulo Paim, que *altera o Código Civil, para permitir às associações e cooperativas de transportadores de pessoas ou cargas a criação de fundo próprio para prevenção e reparação de danos a seus veículos em razão de algum infortúnio, bem como cancela os autos de infração emitidos, até a data de publicação desta Lei, pela Superintendência de Seguros Privados – SUSEP contra as associações de caminhoneiros e cooperativas de transportadores de pessoas ou cargas.*

Relator: Senador **JAIME BAGATTOLI**

I – RELATÓRIO

De autoria do Senador Paulo Paim, o PL nº 1.070, de 2023, acima epígrafado, foi lido em plenário em março do corrente ano e encaminhado a esta Comissão, que designou a Relatoria em junho.

Versado em quatro artigos, o Projeto, em seu art. 1º, acrescenta ao art. 53 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), os §§ 2º e 3º, renomeando o atual parágrafo único como § 1º, para determinar que: (i) as associações de transportadores de pessoas ou cargas poderão criar fundo próprio custeado pelos associados interessados e destinado exclusivamente à prevenção e reparação de danos ocasionados aos seus veículos por infortúnios decorrentes de furto, roubo, acidente e incêndio; e (ii) que a regra também se aplica aos proprietários de veículos autorizados ao transporte coletivo de



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

passageiros e aos caminhões autorizados à exploração do transporte rodoviário de cargas.

O art. 2º acresce ao art. 731 do Código Civil parágrafo único, cujo teor dispõe que as cooperativas de transportadores de pessoas ou cargas poderão criar fundo próprio custeado pelos cooperados interessados e destinado exclusivamente à prevenção e reparação de danos ocasionados aos seus veículos por infortúnios como furto, roubo, acidente e incêndio.

O art. 3º determina o cancelamento dos autos de infração lavrados pela Superintendência de Seguros Privados – SUSEP e anistiadas as multas deles decorrentes aplicadas às associações de caminhoneiros e cooperativas de transportadores de pessoas ou cargas até a data de publicação desta Lei.

O art. 4º determina a entrada em vigor da futura lei na data de sua publicação.

II – ANÁLISE

Inicialmente, cumpre registrar que cabe à Comissão de Serviços de Infraestrutura, nos termos do art. 104, I, do Regimento Interno do Senado Federal, opinar sobre proposições pertinentes a transportes de terra, ar e mar.

Em relação à constitucionalidade, a proposição versa, entre outros aspectos, sobre matéria relativa às relações contratuais, com impacto no mercado de transporte de cargas e passageiros, e às relações de consumo, inseridas na competência legislativa concorrente da União, dos Estados e do Distrito Federal, conforme preceitua o art. 24, inciso V, da Constituição Federal (CF). Reza o seu § 1º que, no âmbito da legislação concorrente, a competência da União restringe-se a determinar tão somente normas gerais, tal qual o projeto de lei sob exame.

A proposta está em consonância com as disposições relativas às atribuições do Congresso Nacional e à legitimidade da iniciativa legislativa dos parlamentares (CF, arts. 48 e 61). Ademais, o PL nº 1.070, de 2023, não infringe



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

quaisquer dispositivos da Carta de 1988. Tampouco há vício de injuridicidade nem de natureza regimental.

Sob o prisma consumerista, o projeto parece ser pertinente, pois está em consonância com a Política Nacional das Relações de Consumo. Conforme a regra contida no art. 4º, *caput* e inciso I, do CDC, seu objetivo é o atendimento das necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, como também a transparência e a harmonia das relações de consumo, sendo um dos seus princípios basilares o reconhecimento da vulnerabilidade do consumidor no mercado.

No que tange ao crivo de conveniência e oportunidade, o PL é meritório, porém necessita de alguns esclarecimentos e ajustes. Compreendemos o objetivo de criar um fundo próprio e o cancelamento dos autos de infração emitidos pela SUSEP, porém, é preciso reconhecer a existência de associações inidôneas que aviltam o preço de mercado dos prêmios e não conseguem, ao cabo, honrar suas garantias.

O cenário é particularmente dramático entre os motoristas de transportes de passageiros e cargas, de baixo poder aquisitivo, que dependem de seus veículos para trabalharem e que, tendo seus veículos imobilizados devido a sinistro, acabam em duplo prejuízo.

A venda de seguros falsos, conforme denunciado em matérias como a veiculada na InfoMoney e intitulada "PF faz operação contra Associação de Proteção Veicular que faturou R\$ 650 mi com seguros falsos", torna o mercado ainda mais inseguro.

Pretendendo encontrar uma fórmula para estimular as atividades das pequenas associações, conferindo ainda mais clareza de sua atuação e segurança jurídica, e auxiliar no banimento das associações de seguro falsas, sugerimos, para além das modificações no Código Civil, alterações ao Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados, regula as operações de seguros e resseguros e dá outras



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

providências, bem como à Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, que dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

III – VOTO

Em vista do exposto, manifestamo-nos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 1.070, de 2023, na forma do substitutivo:

EMENDA Nº - CI (SUBSTITUTIVO)
(ao PL nº 1.070, de 2023)

PROJETO DE LEI Nº 1.070, 2023

Altera o Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, e a Lei Complementar nº 126, de 15 de janeiro de 2007, para permitir às associações e cooperativas de transportadores de pessoas ou cargas a criação de fundo próprio para prevenção e reparação de danos a seus veículos em razão de algum infortúnio, bem como cancela os autos de infração emitidos, até a data de publicação desta Lei, pela Superintendência de Seguros Privados – SUSEP contra as associações de caminhoneiros e cooperativas de transportadores de pessoas ou cargas.

Art. 1º Esta Lei altera o Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, para permitir às associações e cooperativas de transportadores de pessoas ou cargas a criação de fundo próprio para prevenção e reparação de danos a seus veículos em razão de algum infortúnio, bem como cancela os autos de infração emitidos, até a data de publicação desta Lei, pela Superintendência de



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

Seguros Privados – SUSEP contra as associações de caminhoneiros e cooperativas de transportadores de pessoas ou cargas.

Art. 2º O Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, passa a vigor com a seguinte redação:

“**Art. 3º-A.** Equipara-se à operação de seguro privado, para fins da legislação em vigor, o produto, serviço, plano ou contrato, de prazo determinado ou indeterminado que, a critério do Conselho Nacional de Seguros Privados, tenha por objeto a proteção ou a garantia de interesse legítimo de seus associados contra riscos patrimoniais predeterminados, mediante pagamentos antecipados ou por meio de rateio ou ressarcimento de despesas já ocorridas praticados pelas cooperativas de seguros, pelas entidades de autogestão de planos de proteção contra riscos patrimoniais e pelas entidades de autogestão de grupos restritos de auxílio solidário.” (NR)

“**CAPÍTULO IX - A Das Entidades de Autogestão**”

“Art. 107-A. As entidades de autogestão de planos de proteção contra riscos patrimoniais e as entidades de autogestão de grupos restritos de auxílio solidário são pessoas jurídicas constituídas na forma de associação, sem fins lucrativos, que têm por objeto exclusivo a operação com produto, serviço, plano ou contrato de que trata o art. 3º-A deste Decreto-Lei.

§ 1º Para obter a autorização para operar, as entidades de autogestão de que trata o caput deste artigo devem satisfazer os seguintes requisitos, além de outros que venham a ser estabelecidos pelo CNSP ou pela Susep, no exercício de suas atribuições:

I – apresentação das condições contratuais redigidas de forma simples e clara, de modo a permitir sua fácil compreensão por parte dos associados, no qual conste, no mínimo:

a) descrição pormenorizada dos produtos, serviços ou planos oferecidos a seus associados, bem como especificação da área geográfica de sua atuação e de sua cobertura;

b) definição do alcance da cobertura ou do amparo dos associados, do procedimento para seu acionamento, bem como do rol taxativo das hipóteses e condições que impliquem limitações de direitos dos associados;



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

c) definição de eventual carência e da forma de cálculo, periodicidade e limites para as contribuições dos associados, inclusive para fins de constituição de fundos de reserva ou de contingência.

II – apresentação de notas técnicas atuariais que demonstrem a viabilidade econômico-financeira dos produtos, serviços, planos e contratos por elas oferecidos; e

III – comprovação de constituição de fundos especiais, reservas técnicas e provisões garantidoras de suas operações, conforme prazos e demais parâmetros definidos pelo CNSP.

§ 2º Sem prejuízo do disposto na Lei nº 5.764, de 16 de dezembro de 1971, para as cooperativas, e no Código Civil, para as associações, o CNSP poderá dispor sobre regras ou cláusulas especiais que deverão constar do estatuto para que tais pessoas jurídicas possam ser autorizadas a operar no Sistema Nacional de Seguros Privados.

Art. 107-B As entidades de autogestão de grupos restritos de auxílio solidário são pessoas jurídicas constituídas na forma de associação, sem fins lucrativos, que têm por objetivo a sua constituição na forma de um grupo restrito de proteção ou garantia contra riscos patrimoniais incidentes sobre veículos de transporte de carga, de viés classista e auxílio solidário entre seus associados, com área de filiação determinada e com número de associados que não poderão ultrapassar a 3.000 (três mil), sujeitas às regras do Código Civil e à legislação e regulamentação sobre seguros.” (NR)

Art. 3º O Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 4º**.....

§ 1º. Aplicam-se aos estabelecimentos autorizados a operar em resseguro e retrocessão, no que couber, as regras estabelecidas para as sociedades seguradoras.

§ 2º Aplicam-se às sociedades cooperativas autorizadas a operar em seguro, às entidades de autogestão de planos de proteção contra riscos patrimoniais e às entidades de autogestão de grupos restritos de auxílio solidário, nos termos do disposto no art. 24, as regras estabelecidas para as sociedades seguradoras previstas neste Decreto-Lei e na legislação aplicável, incluídas normas editadas pelo Conselho



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

Nacional de Seguros Privados - CNSP e pela Superintendência de Seguros Privados – SUSEP.”

“**Art. 8º**.....

d) das sociedades seguradoras, das sociedades cooperativas de seguros, das entidades de autogestão de planos de proteção contra riscos patrimoniais e das entidades de autogestão de grupos restritos de auxílio solidário autorizadas a operar em seguros privados;”

“**Art. 24** Somente poderão ser autorizadas a operar no mercado de seguros privados, nos termos da alínea “a” do art. 36, as pessoas jurídicas constituídas sob a forma de sociedade anônima, de sociedade cooperativa, de entidade autogestão de planos de proteção contra riscos patrimoniais ou de entidade de autogestão de grupos restritos de auxílio solidário.

§ 1º As sociedades cooperativas de seguros, as entidades de autogestão de planos de proteção contra riscos patrimoniais e as entidades de autogestão de grupos restritos de auxílio solidário deverão ser constituídas exclusivamente para esta finalidade e poderão comercializar seguros somente para seus cooperados e associados.

§ 2º As sociedades cooperativas, as entidades de autogestão de planos de proteção contra riscos patrimoniais e as entidades de autogestão de grupos restritos de auxílio solidário somente poderão operar nos ramos de seguro definidos especificamente pelo CNSP.

§ 3º As operações de seguros estruturados nos regimes financeiros de capitalização e de repartição de capitais de cobertura são exclusivas de pessoas jurídicas constituídas sob a forma de sociedades anônimas.

§ 4º Independentemente da forma de sua constituição, as pessoas jurídicas de que trata o caput deste artigo submetem-se às normas do Sistema Nacional de Seguros Privados, à supervisão e à fiscalização da Susep, bem como ao disposto na legislação pertinente à proteção e à defesa do consumidor.

§ 5º Sem prejuízo do disposto no §§ 1º e 2º deste artigo, aplica-se às sociedades cooperativas autorizadas a operar com seguros privados o disposto na legislação específica que institui o regime jurídico destas sociedades.

§ 6º No exercício das atribuições de regulação prudencial e supervisão que lhes competem, o CNSP e a Susep estabelecerão parâmetros e diretrizes de forma proporcional ao porte, à atividade, à região de atuação e ao perfil de risco das instituições autorizadas a



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

operar no mercado de seguros privados, definindo, para tanto, critérios de segmentação.”

“**Art. 36.** Compete à Susep, na qualidade de executora da política traçada pelo CNSP, como órgão fiscalizador do Sistema Nacional de Seguros Privados:

a) processar os pedidos de autorização, para constituição, organização, funcionamento, fusão, encampação, grupamento, transferência de controle acionário e reforma dos estatutos das sociedades seguradoras, sociedades cooperativas, entidades de autogestão de planos de proteção contra riscos patrimoniais e entidades de autogestão de grupos restritos de auxílio solidário autorizadas a operar no Sistema Nacional de Seguros Privados;” (NR)

Art. 4º O inciso I do § 1º do art. 2º da Lei Complementar nº 126, de 15 de janeiro de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 2º**

§ 1º

I - cedente: a sociedade seguradora, a sociedade cooperativa de seguro, a entidade de autogestão de planos de proteção contra riscos patrimoniais e a entidade de autogestão de grupos restritos de auxílio solidário de que trata o art. 24 do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, que contrata operação de resseguro ou o ressegurador que contrata operação de retrocessão;” (NR)

Art. 5º Aplicam-se às cooperativas de seguros, às entidades de autogestão de planos de proteção contra riscos patrimoniais, às entidades de autogestão de grupos restritos de auxílio solidário e às operações por elas realizadas, as normas legais e regulamentares aplicáveis às sociedades seguradoras, inclusive no que se refere à Taxa de Fiscalização dos Mercados de Seguro e Resseguro, de Capitalização e de Previdência Complementar Aberta.

§ 1º O superávit apurado pelas cooperativas, pelas entidades de autogestão de planos de proteção contra riscos patrimoniais e pelas entidades de autogestão de grupos restritos de auxílio solidário autorizadas a operar no mercado de seguros privados, será tributado na forma da legislação aplicável



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

ao Imposto de Renda das Pessoas Jurídicas e à Contribuição Social sobre o Lucro Líquido.

§ 2º Não se aplica às entidades de autogestão de planos de proteção contra riscos patrimoniais e às entidades de autogestão de grupos restritos de auxílio solidário autorizadas a operar no mercado de seguros privados, o disposto no art. 15 da Lei nº 9.532, de 10 de dezembro de 1997.

§ 3º É devida pelas entidades de autogestão de grupos restritos de auxílio solidário a Taxa de Fiscalização de que dispõe o caput, respeitadas as suas peculiaridades para a definição do valor.

Art. 6º As entidades de autogestão de planos de proteção contra riscos patrimoniais, as entidades de autogestão de grupos restritos de auxílio solidário e as sociedades cooperativas alcançadas por essa Lei e que, na data de publicação oficial desta Lei, já estavam regularmente constituídas e em atividade, terão prazo de cento e oitenta dias para requerer, perante a Susep, a regularização de sua situação, mediante apresentação de pedido de autorização para operar no Sistema Nacional de Seguros Privados.

Parágrafo único. O prazo de que trata este artigo será contado a partir da data de publicação dos atos regulamentares editados pelo CNSP e, se for o caso, pela Susep, que dispuserem sobre o funcionamento e as operações das sociedades cooperativas, das entidades de autogestão de planos de proteção contra riscos patrimoniais e das entidades de autogestão de grupos restritos de auxílio solidário alcançadas por essa Lei.

Art. 7º Ficam revogados os seguintes dispositivos do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966:

I – o parágrafo único do art. 4º; e

II - o parágrafo único do art. 24.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

Art. 8º Ficam cancelados os autos de infração lavrados pela Superintendência de Seguros Privados – SUSEP e anistiadas as multas deles decorrentes aplicadas às associações de caminhoneiros e cooperativas de transportadores de pessoas ou cargas até a data de publicação desta Lei.

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 1070, DE 2023

Altera o Código Civil, para permitir às associações e cooperativas de transportadores de pessoas ou cargas a criação de fundo próprio para prevenção e reparação de danos a seus veículos em razão de algum infortúnio, bem como cancela os autos de infração emitidos, até a data de publicação desta Lei, pela Superintendência de Seguros Privados – SUSEP contra as associações de caminhoneiros e cooperativas de transportadores de pessoas ou cargas.

AUTORIA: Senador Paulo Paim (PT/RS)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

Altera o Código Civil, para permitir às associações e cooperativas de transportadores de pessoas ou cargas a criação de fundo próprio para prevenção e reparação de danos a seus veículos em razão de algum infortúnio, bem como cancela os autos de infração emitidos, até a data de publicação desta Lei, pela Superintendência de Seguros Privados – SUSEP contra as associações de caminhoneiros e cooperativas de transportadores de pessoas ou cargas.



SF/23974.99657-70

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 53 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 2º e 3º, renumerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

“**Art. 53.**

§ 1º

§ 2º As associações de transportadores de pessoas ou cargas poderão criar fundo próprio custeado pelos associados interessados e destinado exclusivamente à prevenção e reparação de danos ocasionados aos seus veículos por infortúnios decorrentes de furto, roubo, acidente e incêndio.

§ 3º O disposto no § 2º aplica-se aos proprietários de veículos autorizados ao transporte coletivo de passageiros e aos caminhões autorizados à exploração do transporte rodoviário de cargas.” (NR)

Art. 2º O art. 731 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“**Art. 731.**



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

Parágrafo único. As cooperativas de transportadores de pessoas ou cargas poderão criar fundo próprio custeado pelos cooperados interessados e destinado exclusivamente à prevenção e reparação de danos ocasionados aos seus veículos por infortúnios como furto, roubo, acidente e incêndio.” (NR)

Art. 3º Ficam cancelados os autos de infração lavrados pela Superintendência de Seguros Privados – SUSEP e anistiadas as multas deles decorrentes aplicadas às associações de caminhoneiros e cooperativas de transportadores de pessoas ou cargas até a data de publicação desta Lei.

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

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei trata de tema sensível aos caminhoneiros brasileiros – em especial os que atuam de forma autônoma –, que está a merecer um adequado equacionamento legal. A grande controvérsia sobre o assunto em tela tem sido a tentativa das autoridades federais, particularmente a Superintendência de Seguros Privados – SUSEP, de considerar como contrato de seguro a proteção patrimonial pretendida pelos associados de inúmeras associações de caminhoneiros mediante sistema de autogestão e compartilhamento de riscos.

Longe de ser simples, a questão é gravíssima diante das inúmeras negativas, por parte das seguradoras, quanto à contratação de seguros para a proteção de caminhões de transporte de cargas, ou de ônibus para o transporte de pessoas e cargas, em face do elevado risco em torno dessas operações, sob o pretexto do ano de fabricação ou de outras especificações técnicas do veículo. Mesmo quando alguma seguradora aceita se atreve a realizar o contrato de seguro, os valores dos prêmios cobrados tendem a exceder em muito a capacidade econômica dos caminhoneiros.

Além disso, não se deve confundir os seguros propriamente ditos com os serviços de proteção de autogestão, pois estes exigem mutualidade e estabelecem rateio entre participantes ou estipulam fundo de reserva a partir de contribuições periódicas, sem estrutura societária, não abrangendo, assim, o



SF/23974.99657-70



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

mercado de consumo, mas apenas um grupo de associados. A atividade de seguros, por outro lado, abrange o mercado em geral, não pessoas determinadas, sendo a seguradora organizada para tal finalidade.

Os grupos restritos de ajuda mútua, organizados em sistema de autogestão, tampouco devem ser tratados como seguros do ponto de vista regulatório, por ausência de risco sistêmico. Nesse sentido, eles podem ser prestados independentemente de autorização ou fiscalização das autoridades reguladoras de seguros.

Registre-se que, apesar da omissão do atual Código Civil quanto ao seguro mútuo (o antigo Código tratava do assunto nos arts. 1.466 a 1470), é praticamente consenso na doutrina que não há nenhuma vedação legal à criação de grupos restritos de ajuda mútua, como associações de caminhoneiros. Tanto é assim que o Enunciado nº 185 da Terceira Jornada de Direito Civil, promovida pelo Conselho da Justiça Federal, consagrou o seguinte entendimento:

“A disciplina dos seguros do Código Civil e as normas da previdência privada que impõem contratação exclusivamente por meio de entidades legalmente autorizadas não impedem a formação de grupos restritos de ajuda mútua, caracterizados pela autogestão.”

Não obstante, a teor da redação proposta aos novos dispositivos, não há direitos e obrigações recíprocos entre os transportadores associados, nas associações de ajuda mútua, uma vez que os direitos e obrigações se estabelecem entre a associação e os associados, não entre aqueles. Em função disso, sugerimos ainda a anistia das multas aplicadas pela Susep às associações de caminhoneiros até a data de publicação desta Lei, em face das atividades de assistência mútua por elas desenvolvidas, porque punir a associação é, de certa maneira, punir indistinta e coletivamente cada um dos associados que contribuiu, em dinheiro, mês a mês para a associação.

Além disso, entendemos legítimo também estender as regras da proposição às cooperativas de transporte. Isso porque elas são forma jurídica muito particular em nosso ordenamento, possuindo, inclusive, permissão expressa para a criação de fundos facultativos, com destinação específica, por meio de suas assembleias gerais, conforme o § 1º do art. 28 da Lei nº 5.764, de 16 de dezembro de 1971 (Regime Jurídico das Sociedades Cooperativas).



SF/23974.99657-70



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

Contudo, inúmeras interpretações, em especial a da Susep, têm limitado o alcance desse dispositivo, razão pela qual a expressa autorização para a prática é indispensável para trazer segurança jurídica à atuação das cooperativas. Mesmo com todo o arcabouço normativo, algumas cooperativas têm sido autuadas pela Susep, a qual considera que a criação dos fundos seria uma atividade típica de seguro privado, regulada pelo Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966. Entretanto, as associações e cooperativas, no presente contexto, possuem o mesmo princípio associativo, apenas com a adoção de formas jurídicas diferentes. Assim, é importante incluir as cooperativas de transporte na presente matéria, para que também não existam mais dúvidas sobre a legalidade da criação dos citados fundos por essas entidades.

Por todos os motivos que acabamos de expor, concluímos, sem hesitar, que a presente proposta legislativa há de aportar relevante e inegável benefício para a sociedade brasileira.

Sala das Sessões,

Senador **PAULO PAIM**
PT/RS



SF/23974.99657-70

LEGISLAÇÃO CITADA

- Decreto-Lei nº 73, de 21 de Novembro de 1966 - Lei do Seguro Privado - 73/66
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:decreto:lei:1966;73>
- Lei nº 5.764, de 16 de Dezembro de 1971 - Lei do Cooperativismo - 5764/71
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1971;5764>
 - art28_par1
- Lei nº 10.406, de 10 de Janeiro de 2002 - Código Civil (2002) - 10406/02
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2002;10406>
 - art53
 - art731

2



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Morais

PARECER N° , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei (PL) nº 1.533, de 2023 (PL nº 7.392, de 2017, na Casa de Origem), do Deputado Misael Varella, que *altera o art. 98 da Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, para dispor sobre o uso das faixas de domínio ao longo das rodovias.*

Relator: Senador **WILDER MORAIS**

I – RELATÓRIO

Por designação do Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) do Senado Federal, cumpre-nos relatar o Projeto de Lei (PL) nº 1.533, de 2023 (PL nº 7.392, de 2017, na Casa de Origem), do Deputado MISAEL VARELLA, que *altera o art. 98 da Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, para dispor sobre o uso das faixas de domínio ao longo das rodovias.*

O PL nº 1.533, de 2023, é composto de dois artigos.

O art. 1º do PL altera o art. 98 da Lei nº 8.171, de 1991 (Lei Agrícola), para autorizar implantação de lavouras de culturas anuais em faixas de domínio ao longo das rodovias. Por fim, o art. 2º estabelece que a lei decorrente do PL em análise entrará em vigor na data de sua publicação.

O Autor do Projeto de Lei alegou que não ocorre, de forma disseminada, o cultivo de essências florestais nas faixas de domínio das



Senado Federal

Gabinete do Senador Wilder Moraes

rodovias, por questões de segurança, mesmo com autorização expressa pela Lei nº 8.171, de 1991.

Na Câmara dos Deputados, a matéria foi aprovada nas Comissões de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural (CAPADR); Viação e Transportes (CVT) e Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), na forma do texto encaminhado ao Senado Federal.

Nesta Casa, o PL foi distribuído para apreciação da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária (CRA) e desta Comissão.

Em 04/10/2023, na 20ª Reunião Extraordinária, a CRA aprovou o relatório, de nossa lavra, que passou a se constituir parecer favorável da Comissão ao Projeto com a Emenda nº 1-CRA.

Não foram apresentadas outras emendas à matéria até o presente momento.

II – ANÁLISE

Em conformidade com o art. 104, incisos I e II, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), incumbe a esta Comissão a apreciação de proposições pertinentes a transportes de terra, obras públicas em geral, e outros assuntos correlatos.

Em face de a CI ser o derradeiro colegiado de instrução da matéria, cabe a esta Comissão, nesta oportunidade, manifestar-se quanto aos aspectos de constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa, regimentalidade e mérito do PL nº 1.533, de 2023.

No tocante à constitucionalidade, estão obedecidos os requisitos constitucionais que dizem respeito à competência legislativa da União (arts. 22, inciso XI, 23, incisos VII e VIII, 187, 225, da Constituição Federal –

**Senado Federal**

Gabinete do Senador Wilder Moraes

CF); às atribuições do Congresso Nacional (arts. 48, 49, 51 e 52 da CF); e à iniciativa em projeto de lei (arts. 61 e 84 da CF).

No que concerne à juridicidade, o PL nº 1.533, de 2023, inova o ordenamento jurídico e dispõe de coercitividade, estando, desse modo, consoante com a legislação pátria.

Ademais, o PL está também vazado na boa técnica legislativa de que tratam as Leis Complementares nºs 95, de 26 de fevereiro de 1998, e 107, de 26 de abril de 2001, e atende a todos os outros requisitos regimentais para seu processamento.

Com respeito ao mérito, entendemos que a matéria necessita ajuste, conforme já apresentado na CRA, e sintetizado a seguir, o que demanda a aceitação da Emenda nº 1-CRA, aprovada naquele Colegiado.

Em síntese, as “faixas de domínio” são compostas da pista de rolamento e faixas laterais de segurança. Em adição, existe uma área de limitação administrativa para construção conhecida como “área não edificável”, nos termos do inciso III do art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que trata sobre o parcelamento do solo urbano, inclusive rodovias e ferrovias.

Atualmente, o art. 98 original da Lei nº 8.171, de 1991, autoriza ao Poder Executivo outorgar concessões remuneradas de uso pelo prazo máximo de até vinte e cinco anos sobre as faixas de domínio das rodovias federais, para fins exclusivos de implantação de reflorestamentos, obedecidas as normas específicas sobre a utilização de bens públicos e móveis, constantes da legislação pertinente.

Portanto, a Lei Agrícola autoriza o uso das faixas de domínio para implantação de reflorestamento, mas não para plantio de cultivo anual. De fato, o Projeto de Lei ataca uma forte contradição da legislação vigente. O uso dessas áreas para manejo florestal pode, em alguns casos, ser menos apropriado do que a expansão de uma cultura de milho, por exemplo. Esta última cultura não traz qualquer risco ao sistema viário.



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Morais

De outra parte, entende-se que o plantio florestal vulnerabiliza a segurança dos condutores na medida em que eventual acidente pode ter severas consequências haja vista o porte das árvores de reflorestamento, que tendem a ter forte rigidez e resistência a impactos físicos.

Ante essa reflexão, decidimos propor a exclusão da possibilidade de reflorestamento em faixas de domínio.

O relevante, nesse contexto, é que seja atendida também a legislação específica. Em consequência, a expansão da concessão para a implantação de lavouras de culturas anuais mostra-se medida plenamente compatível com a segurança viária dos motoristas e transeuntes, e apta a promover desenvolvimento e ganhos econômicos ao poder concedente e ao produtor rural.

Após apresentação do nosso relatório, fomos procurados por representantes concessionárias de rodovias no País, que expressaram suas preocupações acerca de eventual insegurança jurídica que o presente Projeto de Lei poderia causar, caso a União decidisse licitar as faixas de domínio dos projetos já licitados.

Não vislumbramos esse risco porque as rodovias são licitadas conforme especificação em edital, incluindo invariavelmente o tratamento das faixas de domínio.

Ademais, os contratos vigentes constituem-se atos jurídicos perfeitos, consumados e vigentes estando, portanto, protegidos pelo inciso XXXVI do art. 5º da CF, que preconiza que a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada.

Não obstante pensarmos nesse sentido, para eliminar qualquer risco de aplicação inadequada da futura norma, e para dar segurança jurídica a todos agentes econômicos e sociais envolvidos no processo de licitação de rodovias no Brasil, estamos oferecendo emenda para inculpir que a alteração proposta neste PL não se aplicará aos contratos vigentes até sua conclusão.



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Moraes

III – VOTO

Portanto, opinamos pela **aprovação** do PL nº 1.533, de 2023, com a Emenda nº 1-CRA e com a seguinte emenda que oferecemos:

EMENDA Nº - CI

Inclua-se o seguinte art. 2º no PL nº 1.533, de 2023, renumerando-se os demais:

“**Art. 2º** Não se aplicam às outorgas de concessões remuneradas de rodovias concedidas, até o vencimento dos respectivos contratos pactuados, as alterações de que trata o art. 1º desta Lei.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 1533, DE 2023

(nº 7.392/2017, na Câmara dos Deputados)

Altera o art. 98 da Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, para dispor sobre o uso das faixas de domínio ao longo das rodovias.

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=1544680&filename=PL-7392-2017



[Página da matéria](#)

Altera o art. 98 da Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, para dispor sobre o uso das faixas de domínio ao longo das rodovias.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 98 da Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, passa a vigorar com as seguintes alterações, numerado o parágrafo único como § 1º:

“Art. 98. Fica o Poder Executivo autorizado a outorgar concessões remuneradas de uso por prazo determinado sobre as faixas de domínio das rodovias, exclusivamente para o proprietário do lote lindeiro, para fins de implantação de lavouras de culturas anuais ou para implantação de reflorestamento e reconstituição de vegetação nativa, desde que preservada a segurança do trânsito.

§ 1º

§ 2º Os concessionários referidos no *caput* deste artigo são responsáveis pelo controle da vegetação nas faixas de domínio, que devem obedecer às características definidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

§ 3º Compete ao órgão ou entidade com circunscrição sobre a via definir a extensão de uma faixa de supressão integral de vegetação arbórea ao longo das faixas de domínio das rodovias, observadas as necessidades de segurança viária e as normas de proteção ambiental.

§ 4º As áreas que não forem objeto de concessão nos termos do *caput* deste artigo devem preservar preferencialmente a cobertura vegetal nativa, observados o limite à vegetação arbórea referida no § 3º deste artigo e as necessidades ambientais ou construtivas específicas definidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via." (NR)

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de março de 2023.

ARTHUR LIRA
Presidente



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 20/2023/PS-GSE

Brasília, 29 de março de 2023.

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 7.392, de 2017, da Câmara dos Deputados, que “Altera o art. 98 da Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, para dispor sobre o uso das faixas de domínio ao longo das rodovias”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR
Primeiro-Secretário



LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 8.171, de 17 de Janeiro de 1991 - Lei da Política Agrícola - 8171/91
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1991;8171>
- art98



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 21, DE 2023

Da COMISSÃO DE AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA, sobre o Projeto de Lei nº 1533, de 2023, que Altera o art. 98 da Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, para dispor sobre o uso das faixas de domínio ao longo das rodovias.

PRESIDENTE: Senador Alan Rick

RELATOR: Senador Wilder Morais

04 de outubro de 2023





Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Morais

PARECER N° , DE 2023

Da COMISSÃO DE AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA, sobre o Projeto de Lei (PL) n° 1.533, de 2023 (PL n° 7.392, de 2017, na Casa de Origem), do Deputado Misael Varella, que *altera o art. 98 da Lei n° 8.171, de 17 de janeiro de 1991, para dispor sobre o uso das faixas de domínio ao longo das rodovias.*

Relator: Senador **WILDER MORAIS**

I – RELATÓRIO

Sob exame na Comissão de Agricultura e Reforma Agrária (CRA) do Senado Federal o Projeto de Lei (PL) n° 1.533, de 2023 (PL n° 7.392, de 2017, na Casa de Origem), do Deputado MISAEL VARELLA, que *altera o art. 98 da Lei n° 8.171, de 17 de janeiro de 1991, para dispor sobre o uso das faixas de domínio ao longo das rodovias.*

O PL n° 1.533, de 2023, é composto de dois artigos.

O art. 1° do PL altera o art. 98 da Lei n° 8.171, de 1991 (Lei Agrícola), para autorizar implantação de lavouras de culturas anuais em faixas de domínio ao longo das rodovias. Por fim, o art. 2° estabelece que a lei decorrente do PL em análise entrará em vigor na data de sua publicação.

O Autor do Projeto de Lei alegou que não ocorre, de forma disseminada, o cultivo de essências florestais nas faixas de domínio das rodovias, por questões de segurança, mesmo com autorização expressa pela Lei n° 8.171, de 1991.



Senado Federal

Gabinete do Senador Wilder Moraes

Na Câmara dos Deputados, a matéria foi aprovada nas Comissões de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural (CAPADR); Viação e Transportes (CVT) e Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), na forma do texto atual.

No Senado Federal, o PL foi distribuído para apreciação da CRA, e seguirá posteriormente à Comissão de Infraestrutura (CI).

Não foram apresentadas emendas à matéria até o presente momento.

II – ANÁLISE

Compete à CRA a apreciação de proposições pertinentes ao uso e conservação do solo na agricultura e concessão de terras públicas com área superior a dois mil e quinhentos hectares, conforme dicção do art. 104-B, incisos VIII e XII, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

Por não se tratar de matéria terminativa, nesta oportunidade, cabe à CRA manifestar-se quanto ao mérito do PL nº 1.533, de 2023.

Em síntese, as “faixas de domínio” são compostas da pista de rolamento e faixas laterais de segurança. Em adição, existe uma área de limitação administrativa para construção conhecida como “área não edificável”, nos termos do inciso III do art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que trata sobre o parcelamento do solo urbano, inclusive rodovias e ferrovias.

Atualmente, o art. 98 original da Lei nº 8.171, de 1991, autoriza ao Poder Executivo outorgar concessões remuneradas de uso pelo prazo máximo de até vinte e cinco anos sobre as faixas de domínio das rodovias federais, para fins exclusivos de implantação de reflorestamentos, obedecidas as normas específicas sobre a utilização de bens públicos e móveis, constantes da legislação pertinente.



Senado Federal

Gabinete do Senador Wilder Moraes

Portanto, a Lei Agrícola autoriza o uso das faixas de domínio para implantação de reflorestamento, mas não para plantio de cultivo anual. De fato, o Projeto de Lei ataca uma forte contradição da legislação vigente. O uso dessas áreas para manejo florestal pode, em alguns casos, ser menos apropriado do que a expansão de uma cultura de milho, por exemplo. Esta última cultura não traz qualquer risco ao sistema viário.

De outra parte, entende-se que o plantio florestal vulnerabiliza a segurança dos condutores na medida em que eventual acidente pode ter severas consequências haja vista o porte das árvores de reflorestamento, que tendem a ter forte rigidez e resistência a impactos físicos.

Ante essa reflexão, decidimos propor a exclusão da possibilidade de reflorestamento em faixas de domínio.

O relevante, nesse contexto, é que seja atendida também a legislação específica. Em consequência, a expansão da concessão para a implantação de lavouras de culturas anuais mostra-se medida plenamente compatível com a segurança viária dos motoristas e transeuntes, e apta a promover desenvolvimento e ganhos econômicos ao poder concedente e ao produtor rural.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela **aprovação** do PL nº 1.533, de 2023, com a emenda que apresentamos.

EMENDA Nº – CRA

Dê-se ao *caput* do art. 98 da Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, nos termos o PL nº 1.533, de 2023, a seguinte redação:

“Art. 98. Fica o Poder Executivo autorizado a outorgar concessões remuneradas de uso por prazo determinado sobre as faixas de domínio das rodovias, exclusivamente para o proprietário do lote lindeiro, para fins de implantação de lavouras de culturas anuais, desde que preservada a segurança do trânsito.



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Morais

.....” (NR)

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



Relatório de Registro de Presença
CRA, 04/10/2023 às 14h - 20ª, Extraordinária
Comissão de Agricultura e Reforma Agrária

Bloco Parlamentar Democracia (UNIÃO, MDB, PODEMOS, PDT, PSDB)			
TITULARES		SUPLENTES	
JAYME CAMPOS	PRESENTE	1. GIORDANO	PRESENTE
ALAN RICK	PRESENTE	2. SERGIO MORO	
FERNANDO FARIAS		3. IVETE DA SILVEIRA	PRESENTE
JADER BARBALHO		4. MAURO CARVALHO JUNIOR	PRESENTE
SORAYA THRONICKE	PRESENTE	5. WEVERTON	
IZALCI LUCAS	PRESENTE	6. MARCIO BITTAR	

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (REDE, PT, PSB, PSD)			
TITULARES		SUPLENTES	
SÉRGIO PETECÃO		1. JUSSARA LIMA	PRESENTE
MARGARETH BUZETTI	PRESENTE	2. VANDERLAN CARDOSO	
ELIZIANE GAMA		3. ANGELO CORONEL	
BETO FARO		4. AUGUSTA BRITO	PRESENTE
HUMBERTO COSTA		5. TERESA LEITÃO	PRESENTE
CHICO RODRIGUES	PRESENTE	6. FLÁVIO ARNS	

Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)			
TITULARES		SUPLENTES	
JAIME BAGATTOLI	PRESENTE	1. WILDER MORAIS	PRESENTE
JORGE SEIF		2. LAÉRCIO OLIVEIRA	PRESENTE
MARCOS ROGÉRIO		3. ROMÁRIO	PRESENTE

Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)			
TITULARES		SUPLENTES	
LUIS CARLOS HEINZE	PRESENTE	1. TEREZA CRISTINA	PRESENTE
HAMILTON MOURÃO	PRESENTE	2. ESPERIDIÃO AMIN	PRESENTE

Não Membros Presentes

CARLOS VIANA
ZENAIDE MAIA
PAULO PAIM

DECISÃO DA COMISSÃO

(PL 1533/2023)

EM REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA REALIZADA NESTA DATA, A COMISSÃO DE AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA APROVA PARECER FAVORÁVEL AO PROJETO COM A EMENDA 1-CRA, RELATADO PELO SENADOR WILDER MORAIS.

04 de outubro de 2023

Senador ALAN RICK

Presidente da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária

3



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador JAYME CAMPOS

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 768, de 2019, do Deputado Geninho Zuliani, que *denomina Viaduto Vicente Vitagliano o viaduto localizado no Km 72,8 da rodovia BR-153, no Município de São José do Rio Preto, Estado de São Paulo.*

Relator: Senador **JAYME CAMPOS**

I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão exclusiva e terminativa, o Projeto de Lei (PL) nº 768, de 2019, do Deputado Geninho Zuliani, que *denomina Viaduto Vicente Vitagliano o viaduto localizado no Km 72,8 da rodovia BR-153, no Município de São José do Rio Preto, Estado de São Paulo.*

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 justificção, o autor destaca a história de vida e o legado do homenageado para o município de São José do Rio Preto.

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, 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 arts. 49, inciso I, e 91, § 1º, inciso IV, foi confiada à CI a competência para decidir terminativamente sobre o projeto, razão pela qual lhe cumpre apreciar seu mérito.

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

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

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

A atribuição supletiva de nomes a infraestruturas constantes do Sistema Federal de Viação é regulada pela Lei nº 6.682, de 27 de agosto de 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. Vicente Vitagliano faleceu em 1972, 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 viaduto objeto da modificação alvitrada (“Viaduto Vicente Vitagliano”) 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.

Vicente Vitagliano, empresário do setor cafeeiro, chegou ao Brasil em 1900, no Estado de São Paulo, e dedicou grandes esforços ao desenvolvimento regional e ao bem-estar dos cidadãos de São José do Rio Preto.

Ele faleceu em 1972 e, em 2016, sua família doou ao município, sem custos, cerca de 33.376 metros quadrados de terras para a implementação de uma estrutura localizada no km 72 da BR-153, conforme registrado na escritura pública de doação, livro nº 801, páginas 227 a 239, do 4º Tabelionato de Notas da comarca de São José do Rio Preto.

Não há dúvidas de que a doação realizada pela família representa um serviço relevante prestado ao país. A rodovia BR-153, sendo uma via federal integrante da relação descritiva das vias do Plano Nacional de Viação, justifica a designação proposta nesta proposição.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 768, de 2019, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº - CI

Coloque-se entre aspas a denominação “Viaduto Vicente Vitagliano” na ementa e no art. 1º do Projeto de Lei nº 768, de 2019.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 768, DE 2019

Denomina Viaduto Vicente Vitagliano o viaduto localizado no Km 72,8 da rodovia BR-153, no Município de São José do Rio Preto, Estado de São Paulo.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

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

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1710412&filename=PL-768-2019



[Página da matéria](#)



Denomina Viaduto Vicente Vitagliano o viaduto localizado no Km 72,8 da rodovia BR-153, no Município de São José do Rio Preto, Estado de São Paulo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica denominado Viaduto Vicente Vitagliano o viaduto localizado no Km 72,8 da rodovia BR-153, no Município de São José do Rio Preto, Estado de São Paulo.

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, na data da chancela

ARTHUR LIRA
Presidente



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 727/2023/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 768, de 2019, da Câmara dos Deputados, que “Denomina Viaduto Vicente Vitagliano o viaduto localizado no Km 72,8 da rodovia BR-153, no Município de São José do Rio Preto, Estado de São Paulo”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR
Primeiro-Secretário



4



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Humberto Costa

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 3.084, de 2021, da Senadora Nilda Gondim, que *dispõe sobre a implantação de infraestrutura cicloviária de caráter não-municipal*.

Relator: Senador **HUMBERTO COSTA**

I – RELATÓRIO

Encontra-se pendente de decisão terminativa na CI o PL nº 3.084, de 2021, da Senadora Nilda Gondim, que “dispõe sobre a implantação de infraestrutura cicloviária de caráter não-municipal”.

O PL é composto por quatro artigos, sendo que primeiro informa seu objeto, e o último determina vigência imediata da lei que eventualmente lhe sobrevier. O art. 2º do PL, por sua vez, altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que “dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação – SNV”, para determinar que a União implante infraestrutura cicloviária “nos trechos sob sua responsabilidade que tenham tráfego expressivo de ciclistas, ou que apresentem forte potencial de realização de deslocamentos por bicicletas”, e remetendo ao regulamento o detalhamento de tal comando. O art. 3º, por sua vez, altera o art. 26 da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012), para determinar que os ditames desta legislação também se aplicam às vias cicláveis de caráter federal.

Na justificção, a autora decanta as inúmeras vantagens da bicicleta enquanto veículo, como baixo custo, baixo impacto ambiental, melhoria das



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Humberto Costa

condições de saúde do ciclista, entre outras, mas que seu uso “está aquém das possibilidades do Brasil”, devido “à baixa disponibilidade de infraestrutura cicloviária, como ciclovias dedicadas, que possam oferecer a segurança e o conforto que o ciclista espera encontrar em seu deslocamento diário em direção a seu trabalho ou estudo” para determinar que a União implante as infraestruturas cicloviárias sob sua responsabilidade.

A matéria foi distribuída com exclusividade a esta Comissão, para decisão terminativa, e não lhe foram oferecidas emendas.

II – ANÁLISE

Como o PL passará apenas pela análise desta CI, é necessário analisar a matéria sob todos os aspectos, tanto de mérito, como no tocante às questões formais.

Iniciando-se por esta parte, a União detém a competência exclusiva para legislar sobre as diretrizes da política nacional de transportes (art. 22, IX), bem como sobre trânsito e transporte (art. 22, XI). O projeto, além disso, busca veicular suas alterações substantivas em diplomas existentes, em vez de produzir lei esparsa.

Quanto ao mérito, não há como não louvar a iniciativa da nobre autora da proposta aqui analisada. De fato, a bicicleta como veículo de transporte apresenta inúmeras vantagens sobre os automóveis, como apontado na justificção do PL, e está na essência do que se convencionou chamar de “mobilidade suave”, na qual os deslocamentos causam pouco ou nenhum impacto ambiental, e é alternativa para tornar as cidades mais agradáveis e sustentáveis, e reduzir as emissões de gases de efeito estufa em uma escala planetária.

Para isso, a autora busca trazer a União para assumir suas responsabilidades no tocante à implantação de infraestrutura cicloviária nos eixos de transporte sob sua responsabilidade, como ao longo das rodovias federais, ou aquelas que atravessem a fronteira dos estados, como é o caso daquelas entre o Distrito Federal e seu entorno, ou entre Teresina, no Piauí, e Timon, no Maranhão.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Humberto Costa

Por fim, quanto à técnica legislativa, entendemos que possam ser feitos alguns aperfeiçoamentos na redação do art. 3º do PL, particularmente no tocante a deixar clara a competência estadual para implantar as vias para bicicletas nos eixos intermunicipais. Tais alterações serão encaminhadas mediante emenda ao fim de nosso parecer.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela constitucionalidade e juridicidade do PL nº 3.084, de 2021, e, no mérito, por sua **aprovação**, com as alterações decorrentes da seguinte emenda:

EMENDA Nº - CI

Dê-se ao art. 3º do PL nº 3.084, de 2021, a seguinte redação:

“**Art. 3º** A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 16.**

.....

VIII - planejar e implantar a infraestrutura cicloviária de caráter interestadual ou internacional.

..... (NR)

Art. 17.

.....

IV - planejar e implantar a infraestrutura cicloviária de caráter intermunicipal.

..... (NR)

Art. 18.

.....



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Humberto Costa

V - planejar e implantar a infraestrutura cicloviária de caráter municipal. (NR)”””

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 3084, DE 2021

Dispõe sobre a implantação de infraestrutura cicloviária de caráter não-municipal.

AUTORIA: Senadora Nilda Gondim (MDB/PB)



[Página da matéria](#)



Senado Federal
Gabinete da Senadora Nilda Gondim

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

Dispõe sobre a implantação de infraestrutura cicloviária de caráter não-municipal.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a implantação de infraestrutura cicloviária de caráter não-municipal.

Art. 2º A Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 12.** O Subsistema Rodoviário Federal compreende todas as rodovias e infraestruturas cicloviárias administradas pela União, direta ou indiretamente, nos termos dos arts. 5º e 6º desta Lei. (NR)

Art. 12-A. Compete à União implantar infraestrutura cicloviária nos trechos sob sua responsabilidade que tenham tráfego expressivo de ciclistas, ou que apresentem forte potencial de realização de deslocamentos por bicicletas.

Parágrafo único. O regulamento disporá sobre o detalhamento deste artigo, inclusive quanto às questões locacionais e de geometria das vias para bicicletas e de suas infraestruturas de apoio.”

Art. 3º O art. 26 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com seguinte redação:

“**Art. 26.** Esta Lei se aplica, no que couber:

I - ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano.



SF/21924.00333-38



Senado Federal
Gabinete da Senadora Nilda Gondim

II - ao planejamento, fiscalização e implantação da infraestrutura cicloviária de caráter intermunicipal, interestadual ou internacional.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A bicicleta é um veículo com inúmeras vantagens: baixo custo de aquisição em relação aos veículos automotores, baixíssimo impacto ambiental, melhoria das condições de saúde do ciclista, ausência de ruído, pouca captura de espaço urbano para vias e estacionamentos, baixíssima letalidade decorrente dos acidentes (que não envolvem veículos automotores), etc.

Seu uso, entretanto, está aquém das possibilidades do Brasil, país que não apresenta frio extremo, e longos períodos de seca em grande parte do território nacional.

De fato, um dos maiores limitantes à popularização da bicicleta como meio de transporte, e não apenas lazer, diz respeito à baixa disponibilidade de infraestrutura cicloviária, como ciclovias dedicadas, que possam oferecer a segurança e o conforto que o ciclista espera encontrar em seu deslocamento diário em direção a seu trabalho ou estudo.

Nesse sentido, é necessário apontar que, embora a Lei da Mobilidade Urbana (nº 12.587, de 2012) já destaque a importância da construção dessa infraestrutura no interior do DF e dos municípios, a situação é menos clara nas ligações sob competência estadual e federal. Trata-se, portanto, da lacuna que este projeto pretende preencher.

Assim, o PL aqui apresentado altera tanto a mencionada Lei da Mobilidade Urbana, para determinar que as competências dessa lei também se aplicam ao planejamento, fiscalização e implantação de infraestrutura cicloviária de caráter intermunicipal, interestadual ou internacional, mas também altera a Lei do Sistema Nacional de Viação (SNV), para determinar



SF/21924.00333-38



Senado Federal
Gabinete da Senadora Nilda Gondim

que compete à União implantar infraestrutura cicloviária nos trechos sob sua responsabilidade, desde que eles tenham tráfego expressivo, potencial ou real, de ciclistas.

São esses os motivos pelos quais apresentamos esse projeto, e que acreditamos sejam capazes de sensibilizar os nobres Senadores para sua expedita aprovação.

Sala das Sessões,

Senadora NILDA GONDIM



SF/21924.00333-38

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 12.379, de 6 de Janeiro de 2011 - LEI-12379-2011-01-06 - 12379/11
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2011;12379>
- Lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012 - Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana; Lei de Mobilidade Urbana - 12587/12
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2012;12587>
 - artigo 26

5



SENADO FEDERAL
GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 6.154, de 2023 (Projeto de Lei nº 2.562, de 2015, na origem), do Deputado Vanderlei Macris, que *denomina Passarela Bruno Santos Bacci a passarela de pedestre construída sobre a BR-381, Rodovia Fernão Dias, localizada na cidade de Atibaia, no Estado de São Paulo.*

Relator: Senador **ZEQUINHA MARINHO**

I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão exclusiva e terminativa, o Projeto de Lei (PL) nº 6.154, de 2023 (Projeto de Lei nº 2.562, de 2015, na origem), de autoria do Deputado Vanderlei Macris, que *denomina Passarela Bruno Santos Bacci a passarela de pedestre construída sobre a BR-381, Rodovia Fernão Dias, localizada na cidade de Atibaia, no Estado de São Paulo.*

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 justificção, o autor aponta que o jovem Bruno Santos Bacci faleceu aos 13 anos de idade ao ser atropelado por um veículo quando tentava atravessar a Rodovia Fernão Dias e que propõe atribuir seu nome à passarela de pedestres *como homenagem e lembrança de sua infante biografia.*

Na Câmara dos Deputados, o PL nº 6.154, de 2023, foi aprovado conclusivamente pelas Comissões de Cultura, de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania.



SENADO FEDERAL
GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO

No Senado Federal, 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 arts. 49, inciso I, e 91, § 1º, inciso IV, foi confiada à CI a competência para decidir terminativamente sobre o projeto, razão pela qual lhe cumpre apreciar seu mérito.

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

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

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

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



SENADO FEDERAL
GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO

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. Bruno Santos Bacci faleceu em 20 de maio de 2002, 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 da passarela objeto da modificação alvitrada (“Passarela Bruno Santos Bacci”) 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.

O jovem Bruno Santos Bacci faleceu aos 13 anos, quando, antes da construção da passarela, tentava atravessar a Rodovia Fernão Dias. Infelizmente, Bruno foi atropelado por um veículo. Nas palavras do autor desta proposição, *“Nascido em 15 de agosto de 1988, Bruno teve uma vida passageira, mas permanente em corações e mentes de seus pais e de todos que o amavam”*.

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 6.154, de 2023, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº - CI

Coloque-se entre aspas a denominação “Passarela Bruno Santos Bacci” na ementa e no art. 1º do Projeto de Lei nº 6.154, de 2023.

Sala da Comissão,

, Presidente



SENADO FEDERAL
GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO

Senador Zequinha Marinho (Podemos/PA), Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 6154, DE 2023

(nº 2562/2015, na Câmara dos Deputados)

Denomina Passarela Bruno Santos Bacci a passarela de pedestre construída sobre a BR-381, Rodovia Fernão Dias, localizada na cidade de Atibaia, no Estado de São Paulo.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

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

- [Projeto original](#)

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1368117&filename=PL-2562-2015



[Página da matéria](#)



Denomina Passarela Bruno Santos Bacci a passarela de pedestre construída sobre a BR-381, Rodovia Fernão Dias, localizada na cidade de Atibaia, no Estado de São Paulo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica denominada Passarela Bruno Santos Bacci a passarela de pedestre construída sobre a BR-381, Rodovia Fernão Dias, localizada no bairro do Tanque, na cidade de Atibaia, no Estado de São Paulo.

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, na data da chancela.

ARTHUR LIRA
Presidente



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 714/2023/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 2.562, de 2015, da Câmara dos Deputados, que “Denomina Passarela Bruno Santos Bacci a passarela de pedestre construída sobre a BR-381, Rodovia Fernão Dias, localizada na cidade de Atibaia, no Estado de São Paulo”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR
Primeiro-Secretário



6



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador JORGE KAJURU

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 527, de 2024, da Senadora Augusta Brito, que *dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de cancela automática em interseções em nível.*

Relator: Senador **JORGE KAJURU**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Serviços de infraestrutura – CI o Projeto de Lei nº 527, de 2024, da Senadora Augusta Brito, que dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de cancela automática em interseções em nível.

Para tanto, a proposição altera a Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, que estabelece a Lei das Ferrovias. A modificação acrescenta o §7º ao art. 51 da referida lei para determinar que as interseções em nível deverão dispor de cancela automática, conforme regulamentação.

A cláusula de vigência é de 365 dias decorridos da data da publicação da lei.

A matéria foi distribuída à esta CI, em decisão terminativa, não tendo recebido emendas no prazo regimental.

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.

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) 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, entendemos necessário envidarmos esforços a fim de que acidentes nos cruzamentos rodoferroviários sejam eliminados.

Conforme defende a nobre autora da proposição, deve-se buscar não somente a minoração do risco de ocorrência dos acidentes, mas a impossibilidade de que esses ocorram.

É inegável a importância e extrema atenção que deve ser dada aos aspectos de segurança inerentes às passagens em nível, que é objeto de inúmeras ações realizadas no cotidiano das concessionárias do transporte ferroviário de cargas, inclusive atendendo normativas já existentes para evitar acidentes.

Aspectos técnicos para segurança em cruzamentos rodoferroviários e travessias urbanas já estão contemplados tanto no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – MBST: Volume IX - Sinalização de Cruzamentos Rodoferroviários publicado pelo CONTRAN, como em normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT (Comissão Brasileira Metroferroviária CB-006) e

nas regras dos contratos de concessão ferroviária e resoluções estabelecidas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

No caso dos acidentes ocorridos em cruzamentos rodoferroviários, percebe-se a desobediência à sinalização de trânsito, a imprudência e imperícia como os grandes fatores contribuintes para a ocorrência do acidente.

Segundo a Fundación Mapfre, “mesmo sabendo dos graves riscos, há uma fatia da população que tem como hábito o comportamento agressivo ao volante, uso do celular, baixa atenção à sinalização e práticas negligentes em relação ao uso abusivo do álcool e outras drogas, além da falta de manutenção mecânica de seus veículos.”

Dessa forma, é essencial promover uma mudança cultural profunda, valorizando a educação no trânsito e o respeito mútuo nas vias públicas. A realização de campanhas de conscientização e educação para a segurança no trânsito, pode oferecer uma resposta mais equilibrada e sustentável, não só para redução da ocorrência de acidentes em cruzamentos rodoferroviários, mas no trânsito como um todo.

Ademais, a universalização das cancelas automáticas poderia não ser a medida mais eficiente ou necessária em todos os contextos, considerando a variação nas características operacionais e no volume de tráfego de cada interseção rodoferroviária. Muitas passagens podem ser adequadamente gerenciadas com medidas menos intrusivas e custosas, como a sinalização semafórica, aliada a sistemas de alerta e monitoramento, que já demonstraram ser eficazes na promoção da segurança e na gestão do fluxo de tráfego.

A solução para a gestão segura e eficiente das passagens em nível não reside na aplicação uniforme de cancelas automáticas, mas na avaliação criteriosa de cada interseção, para determinar a solução de sinalização mais adequada e custo-efetiva. A implementação de semáforos e sistemas de monitoramento inteligentes, combinados com campanhas de conscientização e educação para a segurança no trânsito, pode oferecer uma resposta mais equilibrada e sustentável, alinhada tanto às necessidades operacionais quanto às limitações financeiras.

Dessa forma, entendo como extremamente meritória a proposta de implantação de cancelas nos cruzamentos rodoferroviários, desde que se faça uma avaliação individualizada de cada cruzamento.

III – VOTO

Com essas considerações, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 527, de 2024, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº - CI
(ao PL nº 527, de 2024)

Dê-se a seguinte redação ao “§7º do art. 51 da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, na forma do art. 2º do Projeto de Lei nº 527, de 2024:

“§7º As interseções em nível deverão dispor de cancela automática ou sinalização semafórica veicular convencional ou outros tipos de equipamentos de sinalização adequados, podendo ser integrados conforme necessidade e avaliação técnica, nos termos da regulamentação vigente e das normas técnicas aplicáveis.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 527, DE 2024

Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de cancela automática em interseções em nível.

AUTORIA: Senadora Augusta Brito (PT/CE)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Augusta Brito

PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de cancela automática em interseções em nível.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Altera a Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, para tornar obrigatória a instalação de cancela automática em interseções em nível.

Art. 2º O art. 51 da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, passa a vigorar acrescido do seguinte §7º:

“§7º As interseções em nível deverão dispor de cancela automática, conforme regulamentação.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos 365 dias da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Não são incomuns as notícias de acidentes em cruzamentos rodoferroviários. Pela inércia inerente aos trens, os incidentes são sempre graves dada a magnitude dos impactos.

Embora os manuais de engenharia preconizem o uso de cancelas automáticas onde o risco de ocorrência de acidentes é maior, entendo que o que buscamos não é a simples minoração do risco, mas sim a impossibilidade de que os acidentes ocorram.





SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Augusta Brito

A adequada sinalização nem sempre é suficiente para que o comportamento dos condutores se pautem pela prudência necessária. Em muitos casos, para que, conforme preconiza o Código de Trânsito Brasileiro, os veículos que se deslocam sobre trilhos tenham preferência de passagem sobre os demais, se faz necessário que os demais veículos sejam impedidos de transpor a via férrea.

Esse tipo de medida evitará que acidentes como o que se sucedeu recentemente aqui nos Distrito Federal, ceifando uma vida e deixando tantos outros feridos, possam voltar a ocorrer.

Certa da pertinência da medida, conto com o vosso apoio para a aprovação da proposição que ora apresento.

Sala das Sessões,

Senadora AUGUSTA BRITO

LEGISLAÇÃO CITADA

- 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>

- art51

7



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador CID GOMES

PARECER N° , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 710, de 2024, do Senador Marcos do Val, que *altera a Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para aperfeiçoar os mecanismos de gestão e segurança das rodovias brasileiras.*

Relator: Senador **CID GOMES**

I – RELATÓRIO

Chega ao exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) do Senado Federal, o Projeto de Lei (PL) nº 710, de 2024, de autoria do Senador Marcos do Val, que altera a Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para aperfeiçoar os mecanismos de gestão e segurança das rodovias brasileiras.

O PL nº 710, de 2024, está estruturado em três artigos. O art. 1º estatui o objeto da proposição. O art. 2º, por sua vez, traz o comando normativo da proposição ao acrescentar os §§ 1º ao 3º aos art.12 e art. 38 da Lei nº 12.379, de 2011.

A alteração proposta à referida lei determina que a implantação, operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade e ampliação de componentes das rodovias tanto federais quanto dos Estados e do Distrito Federal deverão adotar sistemas de gestão de qualidade e de gestão de segurança rodoviária certificados.

Ademais, é proposto que a gestão das referidas rodovias deverá implantar canais de ouvidoria que permitam aos cidadãos e utentes relatem problemas e irregularidades na administração e manutenção das rodovias exploradas por entes públicos ou privados.

Por fim, é determinado que a União certificará a gestão e segurança de todas as rodovias federais pavimentadas até 2050. Aos Estados e ao Distrito Federal caberá a certificação das rodovias duplicadas pavimentadas até 2060.

Por fim, o art. 3º traz a cláusula de vigência imediata.

O PL nº 710, de 2024, foi distribuído para esta Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa. No prazo regimental, não foram oferecidas emendas.

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.

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) traz inovação ao ordenamento jurídico; c) possui potencial coercitivo; e d) está em conformidade com o sistema jurídico nacional. Tampouco identificamos vícios de regimentalidade.

Em linha com o autor da proposição, entendemos que a gestão eficiente, a segurança e a manutenção adequada das rodovias brasileiras são fundamentais para o desenvolvimento econômico e social do Brasil, de forma que a implementação de sistemas de gestão de qualidade e segurança, com a adoção de normas de gestão e segurança certificadas, como, por exemplo, a

ISO 9001 e a ISO 3900, ajudará a garantir que as concessionárias de rodovias e os órgãos e entidades da Administração pública operem de maneira eficiente e segura.

Na justificação, o autor aponta que, enquanto a ISO 9001 é projetada para ajudar as organizações a garantir que atendem às necessidades e expectativas dos clientes, além de outras partes interessadas, com base em regulamentações internacionais e nacionais, a ISO 39001 é uma norma internacional que especifica os requisitos para um sistema de gestão de segurança viária. Ela foi desenvolvida para ajudar as organizações a reduzirem e, idealmente, eliminarem a incidência e o risco de mortes e ferimentos graves decorrentes de acidentes de trânsito.

Assevera ainda que a ISO 39001 é aplicável a organizações públicas e privadas que interagem com o sistema viário e explicita que essa norma é de potencial interesse para qualquer organização pública ou privada envolvida na gestão de veículos e/ou infraestruturas de transporte ou que podem influenciar o tráfego gerado por suas atividades.

Dito isso, aprovação da medida ora em análise contribuirá sobremaneira para um sistema rodoviário mais eficiente e seguro.

Entretanto, quanto à técnica legislativa, convém a elaboração de singelo reparo redacional ao texto para suprimir o termo “do” no excerto “... e ampliação de componentes **do** das rodovias” presentes nas propostas de redação do §1º do art. 12 e do §1º do art. 38, ambos da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, bem como a inserção de um sinal de vírgula no *caput* do art. 2º do Projeto de Lei nº 710, de 2024, antes da expressão “de 6 de janeiro de 2011”.

III – VOTO

Ante o exposto, somos pela constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade do Projeto de Lei nº 710, de 2024, e, no mérito, pela sua **aprovação**, com as seguintes emendas de redação.

EMENDA Nº - CI (DE REDAÇÃO)

Suprima-se o termo “do” na redação do §1º do art. 12 da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, proposto no art. 2º do Projeto de Lei nº 710, de 2024.:

EMENDA Nº - CI (DE REDAÇÃO)

Suprima-se o termo “do” na redação do §1º do art. 38 da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, proposto no art. 2º do Projeto de Lei nº 710, de 2024.

EMENDA Nº - CI (DE REDAÇÃO)

Inclua-se um sinal de vírgula na redação do *caput* do art. 2º do Projeto de Lei nº 710, de 2024, antes da expressão “de 6 de janeiro de 2011”.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 710, DE 2024

Altera a Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para aperfeiçoar os mecanismos de gestão e segurança das rodovias brasileiras.

AUTORIA: Senador Marcos do Val (PODEMOS/ES)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Marcos do Val

PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

Altera a Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para aperfeiçoar os mecanismos de gestão e segurança das rodovias brasileiras.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.379 de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação - SNV, para aperfeiçoar os mecanismos de gestão e segurança das rodovias brasileiras.

Art. 2º A Lei nº 12.379 de 6 de janeiro de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 12.**

§1º A implantação, operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade e ampliação de componentes das rodovias federais deverão adotar sistemas de gestão de qualidade e de gestão de segurança rodoviária certificados.

§ 2º A gestão das rodovias federais deverá implantar canais de ouvidoria que permitam aos cidadãos e utentes relatarem problemas e irregularidades na administração e manutenção das rodovias exploradas por entes públicos ou privados.

§ 3º A União certificará a gestão e segurança de todas as rodovias federais pavimentadas até 2050. (NR)”

“**Art. 38.**

§1º A implantação, operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade e ampliação de componentes das rodovias dos Estados e do Distrito Federal deverão adotar sistemas de gestão de qualidade e de gestão de segurança rodoviária certificados.





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Marcos do Val

§ 2º A gestão das rodovias dos Estados e do Distrito Federal deverá implantar canais de ouvidoria que permitam aos cidadãos e utentes relatarem problemas e irregularidades na administração e manutenção das rodovias exploradas por entes públicos ou privados.

§ 3º Os Estados e o Distrito Federal certificarão a gestão e segurança de todas as rodovias estaduais e distritais duplicadas pavimentadas até 2060. (NR)”

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

JUSTIFICAÇÃO

A gestão eficiente, a segurança e a manutenção adequada das rodovias brasileiras são fundamentais para o desenvolvimento econômico e social do Brasil. Este projeto de lei busca alinhar as práticas brasileiras com as melhores práticas internacionais, melhorando a qualidade e a segurança das rodovias nacionais.

Nossa proposta visa tornar compulsória a adoção de normas de gestão e segurança certificadas, como, por exemplo, a ISO 9001 e a ISO 39001. Enquanto a ISO 9001 é projetada para ajudar as organizações a garantir que atendem às necessidades e expectativas dos clientes, além de outras partes interessadas, com base em regulamentações internacionais e nacionais, a ISO 39001 é uma norma internacional que especifica os requisitos para um sistema de gestão de segurança viária. Ela foi desenvolvida para ajudar as organizações a reduzirem e, idealmente, eliminarem a incidência e o risco de mortes e ferimentos graves decorrentes de acidentes de trânsito.

A ISO 39001 é aplicável a organizações públicas e privadas que interagem com o sistema viário. Essa norma é de potencial interesse para qualquer organização pública ou privada envolvida na gestão de veículos e/ou infraestruturas de transporte ou que podem influenciar o tráfego gerado por suas atividades.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Marcos do Val

A implementação de sistemas de gestão de qualidade e segurança ajudará a garantir que as concessionárias de rodovias e os órgãos e entidades da Administração pública operem de maneira eficiente e segura.

Corriqueiramente observamos que as nossas rodovias não recebem a atenção adequada quanto a manutenção. A limpeza é precária e a sinalização, muitas vezes insuficiente. A manutenção do pavimento e das demais infraestruturas não ocorre tempestivamente, o que agrava a situação de deterioração das rodovias e encarece a recuperação quando executada.

Soma-se a isso a qualidade técnica duvidosa da manutenção ou recuperação realizada. Muitas vezes o tapa buracos realizado cria uma superfície irregular e o recapeamento mal executado resulta em uma superfície trincada e acidentada.

Dado esse cenário, considero pertinente que a legislação preveja que os componentes do Sistema Nacional de Viação em acordo com as melhores práticas certificadas.

Certo da pertinência da medida, conto com o apoio dos nobres pares.

Sala das Sessões,

Senador MARCOS DO VAL

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>

8



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, que na Audiência Pública objeto do REQ 30/2023 - CI, debater a implantação da rodovia Binacional Brasil-Bolívia

Proponho para a audiência a inclusão dos seguintes convidados:

- Deputado Estadual do Mato Grosso Valmir Moretto;
- Representante da Secretaria da Receita Federal;

Sala da Comissão, 4 de junho de 2024.

Senador Wellington Fagundes
(PL - MT)



9



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Sérgio Petecão

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, em conjunto com a Comissão de Assuntos Sociais, com o objetivo de instruir o PL 624/2023, que “institui o Programa Renda Básica Energética (Rebe); e altera as Leis nºs 10.438, de 26 de abril de 2002, 14.182, de 12 de julho de 2021, e 14.300, de 6 de janeiro de 2022”.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- a Exma. Sra. Marina Silva, Ministra de Estado do Meio Ambiente e Mudança do Clima;
- o Exmo. Sr. Alexandre Silveira de Oliveira, Ministro de Estado de Minas e Energia;
- o Exmo. Sr. Geraldo Alckmin, Vice-presidente da República e Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços;
- o Exmo. Sr. Deputado Domingos Neto, Autor do PL nº 624/2023;
- o Exmo. Sr. Deputado Pedro Uczai, Autor do PL nº 4449/2023;
- o Exmo. Sr. Deputado Lafayette de Andrada, Relator do PL nº 624/2023;
- o Senhor Roberto M. G. Velásquez, Consultor Independente contratado pela CEPAL;
- representante ENBPar (Empresa Brasileira de Participações em Energia Nuclear e Binacional S.A);



- representante ABSOLAR - Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei (PL) nº 624, de 2023, que "Dispõe sobre o financiamento e a instalação de sistema de energia fotovoltaica para consumidores de baixa renda beneficiários da tarifa social", de autoria do Deputado Domingos Neto, foi aprovado pela Câmara dos Deputados na forma de um Substitutivo do relator, o Deputado Lafayette de Andrada, em que, segundo suas próprias palavras, se buscou consolidar o texto desse PL com o PL nº 4449, de 2023, de autoria do Deputado Pedro Uczai, que "Institui o Programa Renda Básica Energética – REBE e altera a Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, e a Lei nº 14.182, de 12 de julho de 2021."

Assim, foi mantida a criação do Programa Renda Básica Energética (REBE) proposta pelo Deputado Pedro Uczai, bem como foi aprimorado o Programa de Energia Renovável Social (PERS), já instituído pela Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, conforme proposto pelo deputado Domingos Neto.

A energia solar fotovoltaica, além de ser uma alternativa sustentável que contribui para a preservação ambiental, pode proporcionar uma significativa redução de até 95% no custo da conta de energia elétrica. Especificamente, a instalação desses sistemas em residências de consumidores de baixa renda, beneficiários da tarifa social de energia, pode gerar uma economia expressiva para esses consumidores ao longo de um período de 25 anos, tempo estimado de vida útil desses equipamentos.

Por ser medida de mais alta relevância entendemos fundamental realizar uma audiência pública com os principais ministérios envolvidos no assunto, a empresa pública e associação do setor que têm participação fundamental na exploração da energia fotovoltaica, um pesquisador associado à CEPAL



e especialista no tema, assim como os parlamentares autores de ambas as iniciativas, em busca de possíveis aprimoramentos para a matéria.

Sala da Comissão, 5 de junho de 2024.

Senador Sérgio Petecão
(PSD - AC)





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Sérgio Petecão

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 49/2024 - CI, com o objetivo de instruir o PL 624/2023, que “institui o Programa Renda Básica Energética (Rebe); e altera as Leis nºs 10.438, de 26 de abril de 2002, 14.182, de 12 de julho de 2021, e 14.300, de 6 de janeiro de 2022” seja incluído o seguinte convidado:

- representante INEL - Instituto Nacional Energia Limpa.

Sala da Comissão, 10 de junho de 2024.

Senador Sérgio Petecão
(PSD - AC)



10



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Sérgio Petecão

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 49/2024 - CI, com o objetivo de instruir o PL 624/2023, que “institui o Programa Renda Básica Energética (Rebe); e altera as Leis nºs 10.438, de 26 de abril de 2002, 14.182, de 12 de julho de 2021, e 14.300, de 6 de janeiro de 2022” seja incluído o seguinte convidado:

- representante INEL - Instituto Nacional Energia Limpa.

Sala da Comissão, 10 de junho de 2024.

Senador Sérgio Petecão
(PSD - AC)



11



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Wellington Fagundes

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 90, inciso XIII, e art. 142 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de diligência externa conjunta, com membros desta Comissão e da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, para visita "in loco" aos municípios de Vila Bela da Santíssima Trindade, em Mato Grosso, e San Ignácio, na Bolívia, para conhecer a região fronteiriça onde se pretende implantar a Rodovia Binacional Brasil-Bolívia.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de construção dessa rodovia tem por objetivo consolidar um corredor internacional de transportes entre o Brasil e a Bolívia, concretizando a tão sonhada ligação do Atlântico ao Pacífico. Vila Bela já é servida por estradas asfaltadas que dão acesso aos portos do Atlântico. San Ignácio também possui ligação por asfalto aos portos do Pacífico.

Destaco que em evento realizado em Vila Bela da Santíssima Trindade, do qual participaram os integrantes do Comitê Pró-Asfaltamento e Integração Brasil-Bolívia, formado por prefeitos, vereadores e outras lideranças políticas e empresariais da região, o Governador de Mato Grosso, Mauro Mendes, assinou a Ordem de Serviço para a execução do projeto de asfaltamento da MT-119, no trecho de 80 km de Vila Bela à fronteira Brasil/Bolívia.



Participaram do referido encontro também empresários e autoridades bolivianas que estão igualmente empenhados no asfaltamento do trecho de 140 km da fronteira com o Brasil até o Município de San Ignacio.

A integração rodoviária vai encurtar distâncias e melhorar a competitividade da produção de Mato Grosso, integrando a Zona de Processamento de Exportações de Cáceres e permitindo o acesso dos produtos de Mato Grosso aos portos do Pacífico (sul do Peru – Matarani e Illo - ou norte do Chile – Iquique, Arica e Antofagasta), assim como a importação de produtos fundamentais para a agricultura do Estado, como a ureia e sal.

Essa visita se constituirá em excepcional oportunidade para avançarmos na adoção de ações conjuntas do Brasil e Bolívia visando a consolidação de tão importante projeto para todo o Brasil e, especialmente, para Mato Grosso.

Sala da Comissão, 11 de junho de 2024.

Senador Wellington Fagundes
(PL - MT)



12



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Esperidião Amin

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 54/2023 - CI, seja incluído representante da indústria verde, de atuação multinacional, dedicada a suprir a próxima geração de baterias de veículos elétricos com insumo pré-químico de lítio ambientalmente sustentável, de alto grau de pureza.

Proponho para a audiência a inclusão da Senhora LIGIA PINTO, Vice Presidente de Relações e Comunicação Institucional/Governamental da SIGMA LITHIUM.

Sala da Comissão, 17 de junho de 2024.

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)



13



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Esperidião Amin

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater a valorização da carreira de analistas e especialistas em infraestrutura que atuam na gestão de projetos de grande envergadura do governo federal.

Proponho para a audiência a presença da Senhora ESTHER DWECK, Ministra da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos.

JUSTIFICAÇÃO

Os profissionais da carreira de infraestrutura atuam em atividades especializadas de planejamento, coordenação, fiscalização, assistência técnica e execução de projetos e obras de grande porte na área de infraestrutura do Brasil. Suas competências abrangem diversos setores, como infraestrutura viária, hídrica, de saneamento, energética, mineral, de comunicações e de desenvolvimento regional e urbano, no contexto da Administração Pública Federal.

No entanto, atualmente, essa categoria enfrenta desafios significativos que resultam a perda de profissionais para outras carreiras no serviço público e para o setor privado. O último concurso para a carreira ocorreu em 2012 e disponibilizou apenas 149 vagas. Desde a criação desses cargos, a categoria já perdeu 207 membros, principalmente para outros concursos federais. Entre os (as)



servidores (as) que alçam o alto escalão governamental, são comuns os pedidos de Licença para Tratar de Interesses Particulares (LIP), com a finalidade de ocupar posições no setor privado.

Esses desafios demandam uma mudança estrutural que assegure a retenção dos (as) servidores (as) ao longo de suas carreiras, até a aposentadoria, e preserve o quadro altamente especializado de profissionais de infraestrutura do Governo Federal, capaz de atender às demandas das políticas públicas setoriais necessárias ao desenvolvimento do país nas próximas décadas.

Considerando a importância desses (as) profissionais para o desenvolvimento nacional, propõe-se a realização de audiência pública para discutir a reestruturação da carreira, com o objetivo de promover a valorização dos (as) servidores (as) públicos (as) responsáveis por projetos de grande magnitude na infraestrutura do país. Nesse sentido, solicito apoio dos (as) nobres colegas na aprovação deste requerimento.

Sala da Comissão, 19 de junho de 2024.

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)

