



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 18ª REUNIÃO

(1ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura)

**23/05/2023
TERÇA-FEIRA
às 14 horas e 30 minutos**

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



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**18ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 1ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 23/05/2023.**

18ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA

terça-feira, às 14 horas e 30 minutos

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PL 2474/2020 - Não Terminativo -	SENADOR LUIS CARLOS HEINZE	7
2	PL 710/2022 - Não Terminativo -	SENADOR CONFÚCIO MOURA	20
3	PL 4420/2019 - Terminativo -	SENADOR EDUARDO GOMES	29
4	PL 3278/2021 - Terminativo -	SENADOR VENEZIANO VITAL DO RÊGO	36
5	REQ 44/2023 - CI - Não Terminativo -		68

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Confúcio Moura

VICE-PRESIDENTE: Senadora Augusta Brito

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES		SUPLENTE
Bloco Parlamentar Democracia(PDT, MDB, PSDB, PODEMOS, UNIÃO)		
Jayme Campos(UNIÃO)(2)	MT 3303-2390 / 2384 / 2394	1 Efraim Filho(UNIÃO)(2) PB 3303-5934 / 6116 / 5931
Soraya Thronicke(UNIÃO)(2)	MS 3303-1775	2 Alan Rick(UNIÃO)(2)(5)(10) AC 3303-6333
Rodrigo Cunha(UNIÃO)(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 / 6293
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 Oriovisto Guimarães(PODEMOS)(2)(10) PR 3303-1635
Carlos Viana(PODEMOS)(2)	MG 3303-3100	7 Cid Gomes(PDT)(2)(10) CE 3303-6460 / 6399
Weverton(PDT)(2)	MA 3303-4161 / 1655	8 Alessandro Vieira(PSDB)(2)(10) SE 3303-9011 / 9014 / 9019
Izalci Lucas(PSDB)(2)	DF 3303-6049 / 6050	9 Randolfe Rodrigues(REDE)(2)(10) AP 3303-6777 / 6568
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PSB, PT, PSD, REDE)		
Daniella Ribeiro(PSD)(4)	PB 3303-6788 / 6790	1 Irajá(PSD)(4) TO 3303-6469
Vanderlan Cardoso(PSD)(4)	GO 3303-2092 / 2099	2 Dr. Samuel Araújo(PSD)(4) RO 3303-6148
Lucas Barreto(PSD)(4)	AP 3303-4851	3 Margareth Buzetti(PSD)(4) MT 3303-6408
Otto Alencar(PSD)(4)(8)	BA 3303-1464 / 1467	4 Omar Aziz(PSD)(4) AM 3303-6579 / 6581
Augusta Brito(PT)(4)	CE 3303-5940	5 Humberto Costa(PT)(4) PE 3303-6285 / 6286
Teresa Leitão(PT)(4)	PE 3303-2423	6 Rogério Carvalho(PT)(4) SE 3303-2201 / 2203
Beto Faro(PT)(4)	PA 3303-5220	7 Fabiano Contarato(PT)(4) ES 3303-9054
Chico Rodrigues(PSB)(4)	RR 3303-2281	8 Jorge Kajuru(PSB)(4) GO 3303-2844 / 2031
Bloco Parlamentar Vanguarda(PL, NOVO)		
Wellington Fagundes(PL)(1)	MT 3303-6219 / 3778 / 3772 / 6213 / 3775	1 Jaime Bagattoli(PL)(1) RO 3303-2714
Wilder Morais(PL)(1)	GO 3303-6440	2 Jorge Seif(PL)(1) 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
Luis Carlos Heinze(PP)(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).

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

1ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
57ª LEGISLATURA

Em 23 de maio de 2023
(terça-feira)
às 14h30

PAUTA

18ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

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

Retificações:

1. Incluído relatório legislativo e avulso inicial da matéria no item 2. (22/05/2023 14:19)

PAUTA

ITEM 1

PROJETO DE LEI Nº 2474, DE 2020

- Não Terminativo -

Dispõe sobre cessão de créditos obtidos em sistema de compensação de energia elétrica durante o período de emergência de saúde pública decorrente da pandemia da Covid-19.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Luis Carlos Heinze

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

ITEM 2

PROJETO DE LEI Nº 710, DE 2022

- Não Terminativo -

Denomina Rodovia Iris Rezende Machado o trecho da BR-153 entre as cidades de Anápolis, no Estado de Goiás, e de Aliança do Tocantins, no Estado do Tocantins.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Confúcio Moura

Relatório: Pela aprovação com emendas

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

ITEM 3

PROJETO DE LEI Nº 4420, DE 2019

- Terminativo -

Dispõe sobre a federalização da rodovia TO-080, no trecho entre a BR-153 e a BR-010.

Autoria: Senador Siqueira Campos

Relatoria: Senador Eduardo Gomes

Relatório: Pela aprovação

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

ITEM 4

PROJETO DE LEI Nº 3278, DE 2021

- Terminativo -

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

Autoria: Senador Antonio Anastasia

Relatoria: Senador Veneziano Vital do Rêgo

Relatório: Pela aprovação com emendas

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo](#) (CI)

[Avulso inicial da matéria](#) (PLEN)

[Emenda 1-T](#) (CI)

ITEM 5

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 44, DE 2023

Requer inclusão de convidado Claudio Sales - Presidente do Instituto Acende Brasil.

Autoria: Senador Luis Carlos Heinze

Textos da pauta:

[Requerimento](#) (CI)

1



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 2.474, de 2020, do Deputado Franco Cartafina, que dispõe sobre cessão de créditos obtidos em sistema de compensação de energia elétrica durante o período de emergência de saúde pública decorrente da pandemia da Covid-19.

Relator: Senador **LUIS CARLOS HEINZE**

I - RELATÓRIO

Vem para análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 2.474, de 2020, de autoria do ilustre Deputado Franco Cartafina, que dispõe sobre cessão de créditos obtidos em sistema de compensação de energia elétrica durante o período de emergência de saúde pública decorrente da pandemia da Covid-19.

O PL nº 2.474, de 2020, foi estruturado em cinco artigos.

O art. 1º, em conformidade com o art. 7º da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração de leis, indica o objeto da lei e o respectivo âmbito de aplicação, a saber: permitir cessão voluntária de créditos obtidos em sistema de compensação de energia elétrica, relativos à geração de excedentes devolvidos à rede de distribuição e não utilizados, a consumidores enquadrados como



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

serviço público ou cujas atividades sejam destinadas à assistência social ou ao combate direto à pandemia da Covid19 durante o período de emergência de saúde pública dela decorrente.

O art. 2º, por sua vez, determina que as distribuidoras de energia elétrica disponibilizem mecanismo para permitir às unidades consumidoras detentoras de microgeração ou minigeração distribuída doar créditos de energia para unidades de serviço público, hospitais e fornecedores de serviços e de produtos médico-hospitalares; entidades de atendimento ao idoso, entidades beneficentes de assistência social e atividades essenciais, sendo vedada a comercialização dessa energia elétrica. Essa disponibilidade vigorará por até 12 (doze) meses após o encerramento do período de emergência de saúde pública decorrente da covid-19.

Já o art. 3º detalha os procedimentos para efetivar a doação dos créditos de energia.

Por seu turno, o art. 4º estabelece que o órgão regulador do setor elétrico terá quinze dias para regulamentar a nova Lei.

Por fim, o art. 5º determina a vigência da nova Lei a partir de sua publicação.

O PL nº 2.474, de 2020, foi distribuído à CI e, posteriormente, será apreciado pelo Plenário. Não foram apresentadas emendas à proposição.

II - ANÁLISE

Quanto à constitucionalidade do PL nº 2.474, de 2020, não se verificam óbices do ponto de vista material ou formal, pois a União tem competência privativa para legislar sobre energia, conforme determina o art. 22, inciso IV da Constituição Federal (CF) e cabe, segundo o *caput* do art. 48 da CF, ao Congresso Nacional, mediante sanção do Presidente da República, dispor sobre as matérias que são de competência da União. Ademais, não se trata de matéria de competência privativa do Presidente da República para iniciar o processo legislativo, conforme define o art. 61, § 1º, combinado com o art. 84, inciso III, ambos da CF.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

Quanto à juridicidade, o PL nº 2.474, de 2020, está em perfeita harmonia com o ordenamento jurídico pátrio e não viola qualquer princípio geral do Direito.

Em relação à adequação orçamentária e financeira, a proposição não cria despesa pública, nem gera renúncia ou perda de receitas para o setor público. O PL nº 2.474, de 2020, também atende às normas de técnica legislativa, conforme preceitua a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Quanto ao mérito, a proposição mostra-se digna de aprovação por permitir a doação de créditos de energia elétrica para entidades de alta relevância social. No sistema de compensação de energia elétrica, instituído no âmbito da microgeração e minigeração distribuída, a unidade consumidora dotada de equipamento de geração, quando produz energia elétrica além de seu consumo, injeta o excesso na rede de distribuição. Quando ocorre o inverso, isto é, o consumo de energia elétrica supera a produção, a unidade consumidora é abastecida pela rede de distribuição. Os saldos desse intercâmbio são apurados mensalmente. Caso o consumo seja inferior à produção, são criados créditos de energia elétrica, passíveis de serem utilizados em até sessenta meses.

O PL nº 2.474, de 2020, inova ao permitir que o titular da unidade consumidora doe créditos de energia elétrica para a entidade de sua escolha, sendo vedada qualquer modalidade de comercialização. Ressalte-se que a regulamentação vigente da microgeração e da minigeração distribuída já prevê várias situações em que pode haver transferência de créditos de energia elétrica entre diferentes unidades consumidoras. Sendo assim, não se vislumbra que as distribuidoras encontrem dificuldades técnicas ou administrativas para implementar as disposições contidas no PL nº 2.474, de 2020.

Apesar de meritório, o PL nº 2.474, de 2020, em parte, perdeu a oportunidade. O estado de Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional (ESPIN), decretado em função da pandemia de covid-19 no Brasil, encerrou-se em 22 de maio de 2022. Portanto, caso o PL nº 2.474, de 2020, venha a ser aprovado pelo Congresso Nacional e sancionado pelo Presidente da República com a redação oriunda da Câmara dos Deputados, suas disposições vigorarão somente até 22 de maio de 2023.

Felizmente, o número de casos de covid-19 registrados no Brasil decresceu substancialmente nos últimos dois anos e a doença ganhou características de endemia. Nesse contexto, as instituições envolvidas, direta ou indiretamente, no



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

combate à covid-19 não sofrem mais da sobrecarga de trabalho e da falta de recursos verificada no auge da pandemia.

Sendo assim, consideramos mais adequado conferir ao PL nº 2.474, de 2020, caráter permanente e restringir as instituições favorecidas às entidades beneficentes, que, apesar de sua grande importância para a sociedade, sobrevivem em perpétua condição de penúria.

Por fim, para realizar as modificações apresentadas acima, propomos um substitutivo ao PL nº 2.472, de 2020, alterando a Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, que institui o marco legal da microgeração e minigeração distribuída e o Sistema de Compensação de Energia Elétrica (SCEE).

III - VOTO

Ante o exposto, nos pronunciamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 2.474, de 2020, e, quanto ao mérito, votamos pela sua **aprovação** na forma do substitutivo que apresentamos a seguir:

EMENDA nº 1 - CI - SUBSTITUTIVO

Altera a Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, que institui o marco legal da microgeração e minigeração distribuída e o Sistema de Compensação de Energia Elétrica (SCEE), para dispor sobre a cessão de créditos obtidos em sistema de compensação de energia elétrica para entidades beneficentes.

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a cessão de créditos obtidos em sistema de compensação de energia elétrica para entidades beneficentes.

Art. 2º A Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, passa a vigorar com as seguintes modificações:



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

“Art. 1º
.....”

XIV –;

XV – entidade beneficente: entidade beneficente certificada na forma da Lei Complementar nº 187, de 16 de dezembro de 2021.
.....” (NR)

“Art. 12.....

§ 1º
.....

III –;

IV –; ou

V – entidades beneficentes atendidas pela mesma concessionária ou permissionária de distribuição de energia elétrica.
.....” (NR)

“Art. 13.
.....

§ 6º O consumidor-gerador titular da unidade consumidora poderá, na forma do regulamento, ceder créditos de energia elétrica para entidades beneficentes atendidas pela mesma concessionária ou permissionária de distribuição de energia elétrica.

§ 7º A cessão referida no § 6º deste artigo não poderá ser objeto de contrato comercial, vedada qualquer contrapartida em favor do cedente.” (NR)

Art. 3º A Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) e as concessionárias e permissionárias de distribuição de energia elétrica, a fim de cumprir as disposições desta Lei, deverão adequar seus regulamentos, suas normas, seus



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

procedimentos e seus processos em até 180 (cento e oitenta) dias da data de publicação desta Lei.

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

Sala da Comissão, em de de 2023

Senador Confúcio Moura, Presidente

Senador LUIS CARLOS HEINZE, Relator

CSC

Dispõe sobre cessão de créditos obtidos em sistema de compensação de energia elétrica durante o período de emergência de saúde pública decorrente da pandemia da Covid-19.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei permite cessão voluntária de créditos obtidos em sistema de compensação de energia elétrica, relativos à geração de excedentes devolvidos à rede de distribuição e não utilizados, a consumidores enquadrados como serviço público ou cujas atividades sejam destinadas à assistência social ou ao combate direto à pandemia da Covid-19 durante o período de emergência de saúde pública dela decorrente.

Art. 2º Enquanto perdurar a emergência de saúde pública decorrente da pandemia da Covid-19, as concessionárias e permissionárias de distribuição de energia elétrica deverão disponibilizar mecanismo que permita cessão voluntária de créditos da energia ativa injetada na rede de distribuição pelas unidades consumidoras detentoras de microgeração ou minigeração distribuída incluídas em sistema de compensação de energia elétrica.

§ 1º A cessão referida no *caput* deste artigo poderá ocorrer, exclusivamente, para consumidores enquadrados como:

- I - serviço público;
- II - hospitais e fornecedores de serviços e de produtos médico-hospitalares;
- III - entidades de atendimento ao idoso ou que desenvolvam programas de institucionalização de longa

permanência, de que tratam os arts. 48 e 49 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003;

IV - pessoas jurídicas sem fins lucrativos reconhecidas como entidades beneficentes de assistência social com a finalidade de prestação de serviços nas áreas de assistência social, saúde ou educação, nos termos do art. 1º da Lei nº 12.101, de 27 de novembro de 2009; e

V - atividades essenciais, nos termos da Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020.

§ 2º A cessão referida no *caput* deste artigo não poderá ser objeto de contrato comercial, vedada qualquer contrapartida em favor do cedente.

§ 3º A cessão referida no *caput* deste artigo deverá ocorrer entre unidades consumidoras da mesma área de concessão ou permissão de distribuição de energia elétrica.

§ 4º O disposto neste artigo vigorará por até 12 (doze) meses após o encerramento do período de emergência de saúde pública.

Art. 3º A cessão voluntária de créditos de que trata o art. 2º desta Lei deverá ser precedida de solicitação e seguir as seguintes etapas:

I - envio de comunicado pelo consumidor cedente à concessionária ou permissionária dos serviços de distribuição de energia elétrica de sua área de concessão com, no mínimo, 15 (quinze) dias de antecedência do próximo ciclo de faturamento, com informação da quantidade de créditos de energia elétrica em quilowatts-hora (kWh) a serem cedidos e a unidade consumidora a ser beneficiada; e

II - envio de declaração de anuência pelo representante legal da unidade consumidora beneficiada quanto ao recebimento dos créditos de energia elétrica referidos no inciso I deste *caput*.

§ 1º Cumpridas as etapas descritas no *caput* deste artigo, os créditos cedidos deverão ser automaticamente considerados no próximo ciclo de faturamento da unidade consumidora beneficiada.

§ 2º No prazo de até 15 (quinze) dias, contado da data de publicação desta Lei, as concessionárias e permissionárias de distribuição de energia elétrica deverão informar, em seus domínios eletrônicos, de forma pública e visível, o canal de atendimento que deverá ser utilizado pelos consumidores para envio das informações constantes do *caput* deste artigo.

§ 3º As concessionárias e permissionárias de distribuição de energia elétrica deverão possibilitar a inscrição prévia de consumidores interessados em receber os créditos cedidos, dispensada nesse caso a anuência prevista no inciso II do *caput* deste artigo.

Art. 4º O órgão regulador do setor elétrico deverá regulamentar esta Lei no prazo de até 15 (quinze) dias.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 31 de março de 2021.

ARTHUR LIRA
Presidente



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 2474, DE 2020

Dispõe sobre cessão de créditos obtidos em sistema de compensação de energia elétrica durante o período de emergência de saúde pública decorrente da pandemia da Covid-19.

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=1891440&filename=PL-2474-2020



[Página da matéria](#)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 181/2021/SGM-P

Brasília, 31 de março de 2021.

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

Assunto: **Envio de PL para apreciação**

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 2.474, de 2020, da Câmara dos Deputados, que “Dispõe sobre cessão de créditos obtidos em sistema de compensação de energia elétrica durante o período de emergência de saúde pública decorrente da pandemia da Covid-19”.

Atenciosamente,


ARTHUR LIRA

Presidente da Câmara dos Deputados



Documento : 88984 - 2

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 10.741, de 1º de Outubro de 2003 - Estatuto do Idoso; Lei do Idoso - 10741/03
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2003;10741>
 - artigo 48
 - artigo 49
- Lei nº 12.101, de 27 de Novembro de 2009 - LEI-12101-2009-11-27 - 12101/09
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2009;12101>
 - artigo 1º
- Lei nº 13.979, de 6 de Fevereiro de 2020 - LEI-13979-2020-02-06 - 13979/20
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2020;13979>

2



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CONFÚCIO MOURA

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 710, de 2022, da Deputada Flávia Moraes, que *denomina Rodovia Iris Rezende Machado o trecho da BR-153 entre as cidades de Anápolis, no Estado de Goiás, e de Aliança do Tocantins, no Estado do Tocantins.*

Relator: Senador **CONFÚCIO MOURA****I – RELATÓRIO**

Vem à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 710, de 2022, da Deputada Flávia Moraes, que atribui a denominação de Rodovia Iris Rezende Machado ao trecho da BR-153 entre as cidades de Anápolis, no Estado de Goiás, e de Aliança do Tocantins, no Estado do Tocantins.

Para tanto, o art. 1º da proposição institui a homenagem a que se propõe, tal qual descrito pela ementa, ao passo que o art. 2º encerra a cláusula de vigência, prevista para a data da publicação da lei em que se converter a matéria.

Na justificação, a autora expõe inúmeros fatos sobre a vida do homenageado que justificam, em seu entender, a atribuição do nome de Iris Rezende Machado ao trecho da BR-153 entre as cidades de Anápolis, no Estado de Goiás, e de Aliança do Tocantins, no Estado do Tocantins.

gc2022-02688

Na Câmara dos Deputados, o projeto foi inicialmente distribuído para apreciação conclusiva pelas Comissões de Viação e Transportes, de Cultura e de Constituição e Justiça e de Cidadania. Em razão da aprovação de requerimento de urgência, a matéria foi submetida ao Plenário, tendo sido aprovada.

No Senado, a matéria foi distribuída para análise exclusiva da CI, não lhe tendo sido apresentadas emendas.

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.

Ademais, em razão do caráter exclusivo do exame da matéria, cabe à CI pronunciar-se também em relação à constitucionalidade, à juridicidade, em especial no que diz respeito à técnica legislativa, e à regimentalidade.

Relativamente à constitucionalidade, verifica-se que a União detém competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte, nos termos do art. 22, inciso XI, da Constituição Federal.

O texto constitucional ainda determina que a iniciativa do projeto de lei compete ao Congresso Nacional, nos termos do art. 48, *caput*, por não se tratar de matéria de iniciativa privativa do Presidente da República, segundo estabelecido no § 1º do art. 61, nem de competência exclusiva do Congresso Nacional ou de qualquer de suas Casas, à luz dos arts. 49, 51 e 52.

A escolha de um projeto de lei ordinária mostra-se apropriada à veiculação do tema, uma vez que a matéria não está reservada pela Constituição à esfera da lei complementar.

Assim, em todos os aspectos, verifica-se a constitucionalidade da iniciativa.

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.

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 rodovia objeto da modificação alvitrada (“Rodovia Iris Rezende Machado”), 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, reconhecemos a importância ímpar do projeto.

A trajetória de Iris Rezende se confunde com a história da cidade de Goiânia e do próprio Estado de Goiás.

Nascido em 22 de dezembro de 1933, no Município de Cristianópolis, Iris Rezende Machado mudou-se para a capital no final da década de 1940 a fim de levar adiante seus estudos. Formou-se em Direito pela Universidade Federal de Goiás, mas foi na política que se realizou. Liderança estudantil, contra a vontade de seu pai, candidatou-se a vereador ainda na década de 1950. Eleito em 1959, permaneceu na função até 1962. No ano seguinte, disputou a eleição para deputado estadual, sendo o mais votado em todo o Estado. Em 1965, aos 32 anos, Iris Rezende foi eleito pela primeira vez prefeito de Goiânia.

Em 1969, Iris Rezende foi cassado e perdeu por dez anos seus direitos políticos. Voltou para a advocacia, mas sem abandonar a luta pela redemocratização, levando multidões aos comícios pelas “Diretas Já” em Goiânia. Em 1979, já reestabelecidos seus direitos políticos, Iris decidiu retomar a vida pública e disputar o governo estadual. Foi eleito, em 1982, com mais de 67% dos votos.

Já na Nova República, em 1986, Iris assumiu o Ministério da Agricultura. Foi eleito governador em 1990 e senador em 1994. Em 1997, voltou a assumir um ministério, desta vez o da Justiça. Ainda retornou ao comando do Paço Municipal em três ocasiões, em 2004, 2008 e 2016. Em 2020, já durante a pandemia da covid-19, aos 86 anos, Iris Rezende descartou sua candidatura à reeleição e decidiu aposentar-se da política.

No ano de 2021, no mês de agosto, após sentir intensa dor de cabeça, o ex-governador foi internado para conter um acidente vascular cerebral hemorrágico. Foi transferido para São Paulo, mas, em decorrência de complicações clínicas, faleceu no início da madrugada do dia 9 de novembro daquele mesmo ano. Faleceu aos 87 anos e deixou esposa – a ex-deputada federal Iris –, três filhos e dois netos.

Por todas essas razões, consideramos, sem dúvida, justa e merecida a homenagem proposta a um dos mais brilhantes homens públicos do nosso tempo.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 710, de 2022, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº - CI

Coloque-se entre aspas a denominação “Rodovia Iris Rezende Machado” na ementa e no art. 1º do Projeto de Lei nº 710, de 2022.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 710, DE 2022

Denomina Rodovia Iris Rezende Machado o trecho da BR-153 entre as cidades de Anápolis, no Estado de Goiás, e de Aliança do Tocantins, no Estado do Tocantins.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

- [Projeto original](#)

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2152508&filename=PL-710-2022



[Página da matéria](#)

Denomina Rodovia Iris Rezende Machado o trecho da BR-153 entre as cidades de Anápolis, no Estado de Goiás, e de Aliança do Tocantins, no Estado do Tocantins.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica denominada Rodovia Iris Rezende Machado o trecho da BR-153 entre as cidades de Anápolis, no Estado de Goiás, e de Aliança do Tocantins, no Estado do Tocantins.

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 47/2023/SGM-P

Brasília, 16 de março de 2023.

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

Assunto: **Envio de PL para apreciação**

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 710, de 2022, da Câmara dos Deputados, que “Denomina Rodovia Iris Rezende Machado o trecho da BR-153 entre as cidades de Anápolis, no Estado de Goiás, e de Aliança do Tocantins, no Estado do Tocantins”.

Atenciosamente,


ARTHUR LIRA
Presidente

3



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Eduardo Gomes

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 4.420, de 2019, do Senador Siqueira Campos, que *dispõe sobre a federalização da rodovia TO-080, no trecho entre a BR-153 e a BR-010.*

Relator: Senador **EDUARDO GOMES**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei nº 4.420, de 2019, do Senador Siqueira Campos, que dispõe sobre a federalização da Rodovia TO-080, no trecho entre a BR-153 e a BR-010.

A proposição é formulada em dois artigos. O primeiro contém o objetivo da lei, incorporar a rodovia TO-080, no trecho compreendido entre a BR-153 e a BR-010, à malha rodoviária federal. O segundo carrega a cláusula de vigência imediata.

O autor, Senador Siqueira Campos, justifica a federalização por acreditar que a TO-080 é uma rodovia de interesse nacional, onde se localiza o acesso ao terminal ferroviário de Porto Nacional, fazendo a ligação rodoviária da capital Palmas com as duas rodovias federais.

O projeto foi distribuído exclusivamente a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do Regimento Interno do Senado Federal, cabe à CI pronunciar-se sobre transportes terrestres e, por força da tramitação terminativa nesta Comissão, compete-nos também a análise dos aspectos formais da proposição, como a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do projeto.

Quanto à constitucionalidade, a matéria atende aos ditames do art. 22, inciso XI, da Constituição Federal, que estabelece que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transportes. Ademais, a matéria se insere no âmbito das atribuições do Congresso Nacional, em conformidade com o caput do art. 48 da CF, não havendo reserva de iniciativa a respeito (art. 61, § 1º, da CF).

No mérito, o arco rodoviário que se pretende federalizar está de acordo com os objetivos do Sistema Federal de Viação, por viabilizar grandes fluxos de mercadorias em regime de eficiência, por meio de corredores estratégicos de exportação e abastecimento, como são os casos da BR-010 e BR-153.

Finalmente, no que concerne à juridicidade, o projeto atende a boa técnica legislativa, em conformidade com a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

III – VOTO

Pelo exposto, somos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 4.420, de 2019.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Siqueira Campos

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019

Dispõe sobre a federalização da rodovia TO-080, no trecho entre a BR-153 e a BR-010.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica a rodovia TO-080, no trecho compreendido entre a BR-153 e a BR-010, incorporada à malha rodoviária federal.

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

JUSTIFICAÇÃO

O trecho da rodovia objeto deste projeto faz a conexão entre a BR-153 e a BR-010. Nesse trecho rodoviário está localizado o acesso ao terminal ferroviário de Porto Nacional. Ademais, faz a ligação rodoviária da capital Palmas com essas duas rodovias federais.

É esperado que em virtude da operação do terminal de Porto Nacional, esse trecho rodoviário tenha sua demanda significativamente aumentada e demande investimentos substanciais, especialmente pelo fato de ainda ser de pista simples.



SF/19072.67960-84

Entretanto, é forçoso destacar que o governo do estado por contar com fortes limitações orçamentárias, não é capaz de arcar com todo o investimento que a região demanda. Nesse sentido, por se tratar de uma via de ligação de interesse nacional, esse importante trecho rodoviário deve ser de domínio da União, que, por contar com orçamento muito mais robusto, poderá mais facilmente arcar com essa importante atribuição.

Ante à grande importância do projeto que ora apresentamos, solicitamos o apoio dos nobres Pares para sua expedita aprovação.

Sala das Sessões,

Senador SIQUEIRA CAMPOS



SF/19072.67960-84



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4420, DE 2019

Dispõe sobre a federalização da rodovia TO-080, no trecho entre a BR-153 e a BR-010.

AUTORIA: Senador Siqueira Campos (DEM/TO)



[Página da matéria](#)

4

PARECER Nº , DE 2023

Da Comissão de Serviços de Infraestrutura, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 3.278, de 2021, do Senador Antonio Anastasia, que *atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.*

Relator: Senador **VENEZIANO VITAL DO RÊGO**

I – RELATÓRIO

Chega para análise o Projeto de Lei (PL) nº 3.278 de 2021, de autoria do Senador Antonio Anastasia, que *“atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001”*.

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

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

Sinteticamente, as modificações propostas na Lei nº 12.587, de 2012, são as seguintes:

- Incluem-se e alteram-se, no art. 2º, algumas definições com o objetivo de permitir melhor aplicabilidade da futura lei.

- Incorporam-se, no art. 6º, novas diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana visando à redução do custo da tarifa paga pelo usuário; entre elas está a adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente de implantação da infraestrutura de transporte.
- Ajusta-se a redação de algumas diretrizes da política tarifária, constantes do art. 8º, para adequá-las às demais alterações que se pretende promover.
- Propõe-se, no art. 9º, que disciplina o regime econômico e financeiro da concessão do serviço de transporte coletivo, uma revisão do texto quanto à ocorrência de déficit e superávit tarifário e dispõe sobre o reajuste e a revisão extraordinária dos contratos.
- Cria-se um art. 9º-A para estabelecer princípios, diretrizes e objetivos que contribuam para uma regulação que seja capaz de promover segurança jurídica entre as partes envolvidas.
- Inserem-se três artigos, 10-A, 10-B e 10-C, para disciplinar a forma de licitação, detalhar as cláusulas e relacionar os requisitos mínimos de qualidade dos contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo, além de atribuir ao poder público a responsabilidade por disponibilizar espaços públicos para viabilizar a integração modal.
- Inclui-se novo dispositivo ao art. 11 para obrigar a disponibilização de lista de usuários previamente cadastrados no transporte privado coletivo.
- Insere-se, no art. 14, como dever do usuário a contribuição para a preservação dos bens utilizados na prestação dos serviços de transportes.
- Modificam-se os artigos 16, 17, 18 e 22, e insere-se o 19-A, para estabelecer novas atribuições aos entes federados.

- Altera-se o art. 22, para atribuir ao poder público responsável pela fiscalização do transporte ilegal de passageiros a competência para estabelecer multas e sanções administrativas.
- Modificam-se dispositivos do art. 23, para vincular receitas ao financiamento do subsídio público da tarifa.
- Insere-se dispositivo no art. 24 para tratar do financiamento excepcional para o custeio dos serviços de transporte público coletivo em situações de emergência ou de calamidade pública.
- Por fim, acrescenta um parágrafo ao art. 25, para estabelecer que os investimentos em mobilidade urbana e o subsídio da tarifa pública de transporte coletivo devem ser operacionalizados por meio de fundos públicos.

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

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

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

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

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

A matéria foi recebida pelo Plenário desta Casa em 22 de setembro de 2021, tendo sido encaminhada à Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa. Foi apresentada, no prazo regimental, a Emenda nº 1-T, do Senador Carlos Fávaro. A emenda propõe que a concessão de benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários seja custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, vedando a atribuição deste custo, via aumento de tarifa, aos usuários do transporte coletivo em geral. Abre-se prazo de dois anos para a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios adequarem suas legislações de concessão de gratuidades e descontos tarifários a essa prerrogativa.

Perante a CI, foi apresentada a Emenda nº 1-T, de autoria do Senador Carlos Fávaro, a qual pretende adicionar dispositivos prevendo que a concessão de benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários nos serviços de transporte público coletivo deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público.

II – ANÁLISE

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

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

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

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

De fato, o serviço de transporte público urbano — o qual possui os atributos constitucionais de direito social (artigo 6º da CF) e de serviço essencial para sociedade (artigo 30, inciso V da CF) — deve ter um compêndio legislativo moderno e adequado às necessidades da sociedade brasileira.

É urgente, portanto, promover alterações que melhor espelhem a realidade do setor, o que torna necessário, entre outras providências, o aprimoramento e a inclusão de novas definições, a especificação de novas orientações acerca das licitações e das contratações, além da disciplina em lei de formas alternativas de remuneração do prestador de serviço de transporte coletivo, sempre visando à redução do custo da tarifa paga pelo usuário.

Ademais, no que tange à regulação, a presente matéria se destaca por estabelecer princípios, diretrizes e objetivos que garantem a devida segurança jurídica entre as partes envolvidas — usuários, poder público e iniciativa privada —, dispondo sobre os componentes da regulação de forma clara e didática para esse serviço público essencial.

O texto traz, ainda, importante alteração quanto à destinação dos recursos da CIDE Combustível, priorizando investimentos em programas de infraestrutura para o transporte público urbano.

Considerando que 2/3 da população brasileira vivem nas cidades e nas suas regiões periféricas servidas por transporte público, as alterações propostas permitirão uma distribuição mais justa dos recursos da CIDE Combustível, atendendo às necessidades de deslocamentos de grande contingente de brasileiros.

Por fim, a alteração proposta ao Estatuto das Cidades, inserindo o escalonamento temporal das atividades urbanas como uma política pública, permitirá uma melhor distribuição dos deslocamentos da sociedade, contribuindo para solucionar a perda de produtividade imposta ao transporte público coletivo de passageiros por ônibus, entre outras mazelas.

Pelo exposto, somos favoráveis ao Novo Marco Legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana, proposto pela matéria em análise, em sua integralidade.

Quanto à Emenda nº 1-T, apresentada à Comissão de Serviços de Infraestrutura, não há óbices formais à sua aprovação e a consideramos meritória, razão pela qual será acatada.

Como bem apontou o autor da Emenda, é necessário impedir que as necessárias gratuidades concedidas a certos grupos de usuários não sejam – como acontece na prática – compensadas pelo aumento do valor pago pelos demais usuários.

A solução proposta parece-nos adequada ao problema.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **aprovação** do PL nº 3.278, de 2021, **com a Emenda nº 1-T**.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 3278, DE 2021

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

AUTORIA: Senador Antonio Anastasia (PSD/MG)



[Página da matéria](#)

**PROJETO DE LEI Nº , DE 2021**

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



SF/21950.76610-05

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana com as diretrizes nacionais do transporte coletivo urbano e do transporte de caráter urbano de passageiros, de acordo com os artigos 21, XX, e 22, IX da Constituição Federal, mediante alteração da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002 e da Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 4º**

.....

VI – transporte público coletivo básico: serviço público de transporte de passageiros, composto de linhas estruturais e alimentadoras, acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VI-A – rede básica de transporte público coletivo: conjunto organizado de modos e linhas de transporte público coletivo básico com o objetivo de garantir as necessidades de deslocamento de pessoas no espaço urbano a ser atendido;

VI-B – rede de transporte público coletivo: conjunto organizado de modos e linhas de transporte público coletivo



composto pela rede básica, pelos serviços complementares e por outros serviços públicos de transporte coletivo;

VI-C – transporte público coletivo complementar: serviço público de transporte de passageiros, composto de linhas auxiliares, não concorrentes com a rede básica para oferta de serviços seletivos ou atendimento de áreas de baixa demanda ou de difícil acesso, acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público, sendo parte integrante da rede de transporte público coletivo da localidade;

VI-D – transporte público coletivo sob demanda: serviço de transporte de passageiros para realização de viagens coletivas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, com horários e itinerários dinâmicos;

VI-E – transporte especial de passageiros: serviços de transporte de passageiros regulamentado ou contratado pelo poder público, apartado da rede de transporte público coletivo da localidade, para o atendimento de segmentos específicos da sociedade;

VII – transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda, destinado a usuários previamente cadastrados e realizado por empresa autorizada pelo poder público responsável;

.....

XIV – transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XV – comitê de prevenção e resolução de disputas: grupo de especialistas indicados pelas partes, previsto no contrato de concessão de transporte público coletivo básico, visando a solução de controvérsias de natureza técnica ou econômico-financeira;

XVI – benefício tarifário: medida de assistência social que concede gratuidade ou desconto no pagamento da tarifa do serviço de transporte público coletivo básico ou complementar para determinada classe de usuários;

XVII – tarifa de remuneração: é o valor que cobre os reais custos de produção do serviço de transporte público coletivo básico ou complementar, incluindo a remuneração do prestador do serviço;

XVIII – tarifa pública: preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo básico ou complementar;



SF/21950.76610-05



XIX – Sistema Nacional de Informações de Mobilidade Urbana: rede nacional contendo informações e dados do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sob gestão da União;

XX – déficit tarifário: diferença a menor entre a receita da tarifa pública cobrada do usuário e o custo da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo;

XXI – subsídio: valor do déficit tarifário a ser complementado pelo poder público delegante com o objetivo de manter a tarifa pública cobrada do usuário abaixo do custo real do serviço prestado.

XXII – superávit tarifário: é a diferença a maior entre a receita da tarifa pública cobrada do usuário e o custo da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo;

XXIII – transporte ilegal de passageiros: transporte remunerado coletivo ou individual de passageiros realizado sem delegação do poder público.” (NR)

“Art. 6º

.....

VI – priorização de projetos de transporte público coletivo:

- a) estruturadores do território urbano;
- b) indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- c) de corredores exclusivos em vias urbanas;
- d) de faixas preferenciais em vias urbanas;

.....

IX – exigência de contrapartidas por ônus causado à mobilidade urbana decorrentes de impactos causados por novos empreendimentos imobiliários, eventos temporários ou extraordinários;

X – adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente da implantação da infraestrutura de transportes, mediante a instituição da contribuição de melhoria para financiar projetos de mobilidade urbana;

XI – prioridade na destinação recursos financeiros públicos emergenciais ao transporte público coletivo básico e complementar na ocorrência de situação de emergência e estado de calamidade pública.” (NR)

“Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo básico e complementar é orientada pelas seguintes diretrizes:



SF/21950.76610-05



.....

III – ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

.....

IX – estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo básico e complementar; e

X – incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários, visando a automação integral da cobrança de passagens.

.....

§ 2º Os Municípios devem divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo básico e complementar.

.....” (NR)

“**Art. 9º** O regime econômico e financeiro da concessão do serviço de transporte público coletivo básico deve ser estabelecido no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo básico resultante do processo licitatório.

§ 1º Eventual déficit tarifário deve ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante, ou por repasses de outros entes federativos.

§ 2º Parte de eventual superávit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, deve ser obrigatoriamente revertida para a própria rede de transporte público coletivo.

§ 3º Compete ao poder público delegante a fixação e a definição dos níveis da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 4º Compete ao poder público delegante o reajuste e a revisão da tarifa da remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública.

§ 5º Os reajustes ordinários das tarifas de remuneração da prestação do serviço devem observar a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo.

§ 6º As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e devem:



SF/21950.76610-05



I – incorporar parcelas das receitas alternativas auferidas pelo operador dos serviços em favor da modicidade da tarifa pública ao usuário;

II – aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 7º O poder público pode, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder o reajuste extraordinário ou a revisão extraordinária das tarifas de remuneração da prestação do serviço, por ato de ofício ou mediante provocação do operador dos serviços, caso em que este deve demonstrar sua indispensabilidade, instruindo o requerimento com todos os elementos necessários e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.”

“**Art. 9º-A.** O exercício da função de regulação deve ser realizado por órgãos da administração direta do ente titular ou, mediante delegação, por empresa pública ou por agência reguladora criada para esse fim e atenderá aos seguintes princípios:

I – independência decisória, incluindo autonomia administrativa, orçamentária e financeira da entidade reguladora;

II – transparência, tecnicidade, celeridade e objetividade das decisões.

§ 1º São objetivos da regulação:

I – estabelecer padrões e normas para a adequada prestação dos serviços e para o atendimento dos usuários nos termos do artigo 7º da Lei 8.987 de 13 de fevereiro de 1995 e do artigo 5º a 8º a Lei nº 13.460, de 26 de junho de 2017;

II – promover a melhoria contínua dos padrões de serviços e garantir o cumprimento das condições e metas estabelecidas;

III – definir as tarifas públicas que serão pagas pelos usuários dos serviços, observando:

a) a capacidade de pagamento;

b) as necessidades da população usuária em relação ao serviço público ofertado;

c) a modicidade tarifária;

IV – homologar os reajustes periódicos das tarifas de remuneração dos operadores, estabelecida originalmente nos processos licitatórios para contratação dos serviços, que assegurem o equilíbrio econômico e financeiro dos contratos, mediante mecanismos que induzam a eficiência e eficácia dos serviços;

V – incentivar a utilização de mecanismos que favoreçam a modicidade tarifária.





§ 2º A entidade reguladora editará normas relativas às dimensões técnica, econômica e social de prestação dos serviços, que abrangerão, no mínimo, os seguintes assuntos:

I – padrões e indicadores de qualidade e desempenho da prestação dos serviços;

II – requisitos operacionais e de manutenção dos veículos e dos sistemas utilizados na prestação dos serviços;

III – metas progressivas de expansão e de qualidade dos serviços e os respectivos prazos;

IV – planilhas de referência para cálculo dos custos de realização dos serviços do operador rodoviário;

V – controle e acompanhamento dos custos de realização dos serviços a partir das demonstrações contábeis do operador metroferroviário;

VI – monitoramento dos custos;

VII – reajustes ordinários e extraordinários das tarifas de remuneração dos operadores de acordo com as disposições contratuais;

VIII – revisões ordinárias e extraordinárias das tarifas de remuneração dos operadores de acordo com as disposições contratuais;

IX – fixação e reajustes das tarifas públicas cobradas dos usuários;

X – procedimentos de liquidação financeira entre as receitas das tarifas públicas e os custos de remuneração dos operadores;

XI – avaliação da eficiência e eficácia dos serviços prestados;

XII – planos de contas das empresas operadoras e mecanismos de informação, auditoria e certificação;

XIII – controle e gestão das gratuidades, dos descontos tarifários e das receitas extratarifárias;

XIV – procedimentos que visem apurar o nível de satisfação dos usuários em relação ao serviço público ofertado;

XV – sistemas de bilhetagem eletrônica, inclusive a comercialização de créditos eletrônicos de passagens, observado o disposto na Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985;

XVI – subsídios tarifários;

XVII – padrões de atendimento ao público e mecanismos de participação, informação e reclamação;

XVIII – meios de prevenção e resolução de controvérsias contratuais, tais como:



SF/21950.76610-05



- a) conciliação;
- b) mediação;
- c) comitê de prevenção e resolução de disputas;
- d) arbitragem;

XIX – requisitos para elaboração dos estudos técnicos e econômicos que embasem o planejamento das redes de transporte público coletivo e os editais de licitação.

§ 3º Em caso de gestão associada, os entes titulares poderão adotar os mesmos critérios econômicos, sociais e técnicos da regulação em toda a área de abrangência da prestação dos serviços.

§ 4º Os prestadores de serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano deverão fornecer à entidade reguladora os dados e informações necessários para o desempenho de suas atividades em consonância com as normas legais, regulamentares e contratuais.

§ 5º Deve ser assegurada a publicidade aos relatórios, estudos, decisões e instrumentos equivalentes que se refiram à regulação ou à fiscalização dos serviços, bem como aos direitos e deveres dos usuários e prestadores de serviço permitindo o acesso a informação nos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

§ 6º O disposto no § 5º deve resguardar os documentos considerados sigilosos em razão de interesse público, mediante prévia e motivada decisão, e os de sigilo comercial conforme legislação específica.

§ 7º A publicidade a que se refere o § 5º deve ser realizada, preferencialmente, por meio de sítio mantido na rede mundial de computadores.

§ 8º A publicidade prevista no § 5º, quando realizada pelo poder público delegante, dispensa a realização pelos delegatários do serviço.

“**Art. 10-A.** As contratações pelo Poder Público dos serviços de transporte público coletivo básico ou complementar devem ser sempre realizadas por meio de licitação, nos termos do art. 175 da Constituição Federal.

§ 1º As contratações para os serviços de transporte público coletivo básico devem ser realizadas em uma das seguintes modalidades:

I – concessão patrocinada ou concessão administrativa, nos termos da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004; ou

II – concessão, nos termos da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.



SF/21950.76610-05



§ 2º As contratações para os serviços de transporte público coletivo complementar serão realizadas na modalidade de concessão ou permissão, conforme as normas estabelecidas na Lei nº 8.987, de 1995.

§ 3º As contratações para os serviços de transporte público coletivo básico e complementar do modo rodoviário para a mesma rede de transporte público coletivo devem ser objeto de um único processo licitatório.

§ 4º As contratações do serviço de transporte público coletivo sob demanda devem ser efetivadas como serviços acessórios ou associados ao objeto dos contratos de transporte público coletivo básico da mesma área de operação e ter regras e disciplinamentos próprios.

§ 5º Em complementação à legislação aplicável, os contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo básico deverão estabelecer:

I – a distinção entre a tarifa pública cobrada dos usuários e a tarifa de remuneração da prestação do serviço;

II – a assunção de risco de demanda por viagens pelo poder público delegante do serviço;

III – os procedimentos para os repasses dos déficits tarifários ou superávit tarifários entre o poder público delegante e o delegatário do serviço;

IV – as multas, encargos e indenizações aplicáveis à Administração Pública ou ao prestador do serviço público em casos de descumprimento contratual e de inadimplemento dos repasses do déficit ou superávit tarifário;

V – os parâmetros de oferta e qualidade dos serviços contratados;

VI – os parâmetros para a integração tarifária entre os modos e serviços;

VII – o restabelecimento obrigatório do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, por meio de revisão extraordinária, nos casos de:

a) variação significativa da oferta de serviço contratada, para mais ou para menos, por determinação do poder público delegante;

b) adoção de novas tecnologias nos veículos, nas instalações fixas ou na operação dos serviços solicitadas pelo poder público delegante;

VIII – A definição objetiva dos meios de prevenção e resolução de controvérsias contratuais previstos no inciso XVIII do artigo 9º-A e a identificação, de comum acordo, dos responsáveis pela realização dos referidos procedimentos.



SF/21950.76610-05



IX – as condições para a gestão da oferta do serviço pelo prestador do transporte público coletivo.

§ 6º Os contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo sob demanda devem estabelecer:

I – os casos em que o prestador de serviço terá a liberdade para estabelecer a tarifa a ser cobrada do usuário;

II – os parâmetros de oferta e qualidade dos serviços contratados;

III – a repartição dos riscos associados ao contrato entre as partes.”

“**Art. 10-B.** A prestação dos serviços atenderá a requisitos mínimos de qualidade, incluindo a universalidade, a continuidade, a regularidade e aqueles relativos aos veículos e às instalações fixas, ao atendimento dos usuários e às condições operacionais e de manutenção dos sistemas utilizados, de acordo com as normas regulamentares e contratuais.

§ 1º A União orientará os entes subnacionais sobre os parâmetros mínimos para a qualidade dos serviços.

§ 2º O poder público responsável pela rede de transporte público coletivo deve garantir as condições de acessibilidade dos usuários aos pontos de parada, estações e terminais que compõem o sistema de transporte.

“**Art. 10-C.** O poder público responsável pela rede de transporte público coletivo deve disponibilizar espaços públicos ao longo da rede que permitam a integração modal entre os meios de transporte individual e o sistema coletivo.”

“**Art. 11.**

Parágrafo único. A autorização do poder público responsável e as listas de usuários previamente cadastrados para utilização deste tipo de serviço de transporte devem estar disponíveis nos veículos durante as viagens para uso da fiscalização, sendo vedada a cobrança de passagens durante a viagem.” (NR)

“CAPÍTULO III

DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos e deveres dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis



SF/21950.76610-05



nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e nº 13.460, de 26 de junho de 2017:

.....
V – contribuir para a preservação dos bens públicos ou privados utilizados para a prestação do serviço.

.....” (NR)

“Art. 16.

.....
VIII – prestar assistência financeira excepcional aos Estados, Distrito Federal e Municípios na ocorrência de casos fortuitos e de força maior, visando atender ao disposto no inciso XI do artigo 6º;

IX – liderar a implantação de estrutura de governança interfederativa na área de mobilidade urbana nas regiões integradas de desenvolvimento econômico;

X – estabelecer as normas de referências nacionais de qualidade e produtividade para os sistemas de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, realizar o monitoramento nacional e fomentar o enquadramento dos diversos sistemas nas referências nacionais;

XI – apoiar e fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande, média e pequena capacidade nos municípios, aglomerações urbanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e regiões metropolitanas;

XII – apoiar, fomentar e monitorar a efetivação dos princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana pelos entes subnacionais.

.....
§ 2º A União pode delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, bem como os serviços intermunicipais sobre trilhos por ela operados, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.”

“Art. 17.

.....
IV – realizar programas de capacitação de pessoal nas áreas de planejamento, gestão, e operação de transporte público coletivo;



SF/21950.76610-05



V – fornecer semestralmente ao órgão responsável da União as informações sobre os sistemas de transporte público coletivo sob sua gestão para alimentar o sistema nacional de informações de mobilidade urbana previsto no inciso III do artigo 16;

VI – garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizado pelas redes de transporte público coletivo sob a sua gestão;

VII – apoiar e fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande, média e pequena capacidade nos municípios, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas;

VIII – liderar a implantação de estrutura de governança interfederativa na área de mobilidade urbana em regiões metropolitanas e aglomerados urbanos;

IX – realizar ações de incentivo ao desenvolvimento dos sistemas de mobilidade e, em especial, do transporte público coletivo de acordo com os princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

§ 1º Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim

§ 2º O cumprimento do disposto no inciso V é condição essencial para que o ente federativo solicite e receba recursos federais destinados à mobilidade urbana.

§ 3º As governanças interfederativas na área de mobilidade urbana criadas nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas obedecerão aos princípios e diretrizes gerais estabelecidos no art. 2º da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 e na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015.” (NR)

“**Art. 18.**

V – fornecer semestralmente ao órgão responsável da União as informações sobre os sistemas de transporte público coletivo sob sua gestão para alimentar o sistema nacional de informações de mobilidade urbana previsto no inciso III do artigo 16.

VI – planejar e implantar as redes de transporte público coletivo sob sua gestão com base em estudos técnicos e econômicos confiáveis e de forma a atender, em primeiro lugar, o interesse público.

VII – garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizado pelas redes de transporte público coletivo sob sua gestão.





§ 1º O cumprimento do disposto no inciso V é condição essencial para que o ente federativo solicite e receba recursos federais destinados à mobilidade urbana.

§ 2º O Município poderá delegar a outros entes federados ou para consórcio de Municípios, por meio de convênio, a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo urbano.” (NR)

“Art. 19-A. Os entes federativos responsáveis pela gestão de redes de transporte público coletivo devem garantir sistemas eficientes de comunicação com a sociedade e de informação aos usuários disponível em todos os pontos de parada, estações e terminais.”

“Art. 22.

Parágrafo único. No cumprimento do teor do inciso VII, o poder público responsável pela fiscalização pode estabelecer multas e sanções administrativas de retenção, apreensão e o recolhimento do veículo de transporte ilegal de passageiros.” (NR)

“Art. 23.

III – aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita ao financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público coletivo, na forma da lei;

V – estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana, vinculando-se a receita ao financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público coletivo, na forma da Lei;

.....” (NR)

“Art. 24.

XII – medidas para situações de emergência ou de calamidade pública, inclusive de financiamento excepcional para o custeio de serviços de transporte público coletivo;



SF/21950.76610-05



.....” (NR)

“**Art. 25.** Os Poderes Executivos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, devem fazer constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana, a melhoria da qualidade dos serviços e na garantia da modicidade tarifária.

§ 1º A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o *caput* será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

§ 2º Os investimentos em mobilidade urbana e o subsídio da tarifa pública dos serviços de transporte público coletivo serão operacionalizados por meio de fundos públicos estaduais, distrital e municipais, na forma da lei.

.....” (NR)

Art. 3º A Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 6º**

Parágrafo único. No mínimo sessenta por cento dos recursos da CIDE destinados aos programas de infraestrutura de transportes devem ser aplicados nas áreas urbanas.” (NR)

Art. 4º A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 2º**

.....

XX – escalonamento do horário de funcionamento das diversas atividades urbanas visando proporcionar a distribuição mais uniforme da demanda de viagens urbanas durante o dia.” (NR)

“**Art. 4º**



SF/21950.76610-05



.....

III –

.....

i) disciplina dos horários de funcionamento das diversas atividades econômicas, sociais e culturais;

.....” (NR)

Art. 5º Esta Lei entra em vigor um ano após a sua publicação.

Parágrafo único. O disposto no inciso IX do art. 16 e no inciso VIII do art. 17 da Lei nº 12.587, de 2012, será implementado no prazo de vinte e quatro meses a contar da publicação desta lei.

Art. 6º Os contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano em vigor na data de publicação desta lei podem ser revisados e adaptados às prescrições desta Lei.

§ 1º Nas revisões e adaptações contratuais previstas no *caput* deve ser garantido o equilíbrio econômico-financeiro englobando o período contratual já realizado.

§ 2º A implantação de novos serviços de transporte público coletivo complementar ou sob demanda em áreas de operação com contrato em vigor na data de publicação desta lei, deve ser objeto de acordo entre o poder público delegante e o prestador de serviço contratado e, quando necessário, será efetivada por meio de alteração contratual, observado o disposto no § 4º do art. 9º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.



SF/21950.76610-05



JUSTIFICAÇÃO

A atual Lei que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana — Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 — resultou de um longo processo legislativo iniciado em 1995 por meio do Projeto de Lei nº 694, de 1995, de autoria do deputado Alberto Goldman. O esforço foi louvável e certamente trouxe regras adequadas para aquele momento. Mas, quase dez anos depois, o que se constata ainda é a queda constante de produtividade e qualidade do transporte público nas cidades, impactado por uma série de problemas como os congestionamentos de trânsito nas cidades; a falta de prioridade para o transporte público no sistema viário; a inexistência de uma política tributária diferenciada sobre os serviços e insumos básicos do setor; o transporte ilegal de passageiros, colocando em risco operadores e usuários; a diferenciação entre a tarifa pública, cobrada do usuário, e a tarifa de remuneração do operador, bem como o descumprimento rotineiro de cláusulas contratuais, principalmente, as referentes ao equilíbrio econômico financeiro da concessão.

Exatamente por isso, a Lei precisa ser modificada a fim de ser adequada e atualizada às rápidas mudanças e aos novos desafios pelas quais tem passado o transporte de passageiros em todo o mundo.

Acreditamos que este é um momento propício para discutir um Novo Marco Legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Nos últimos dois anos, o Congresso Nacional contribuiu de forma efetiva na criação ou atualização de marcos legais para setores estratégicos nacionais, como saneamento básico (Lei nº 14.026/2020), startups (Lei Complementar nº 182/2021) e transporte do gás natural (Lei nº 14.434/2021). Além desses,



SF/21950.76610-05



encontra-se em discussão no Congresso Nacional, os marcos legais do setor elétrico, das ferrovias e das zonas de processamento de exportação.

Diante de experiências exitosas como as citadas anteriormente, entendemos que o serviço de transporte público urbano, o qual possui os atributos constitucionais de direito social (artigo 6º da CF) e de serviço essencial para sociedade (artigo 30, inciso V da CF), deve ter um compêndio legislativo moderno e adequado às necessidades da sociedade brasileira.

Assim, estamos propondo um Novo Marco Legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Nesta atualização, a proposta legislativa abrangerá a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

Com relação a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, propomos a revisão das conceituações disciplinadas na Seção I do Capítulo I, com objetivo de aprimorar definições já existentes, bem como ampliar o respectivo rol com definições mais objetivas que permitam uma melhor interpretação na aplicabilidade da futura lei. Para tanto estabelecemos algumas novas definições, como de serviços de transporte público coletivo básico, transporte coletivo complementar e transporte coletivo sob demanda.

A título exemplificativo esclarecemos uma das novas definições incluídas no bojo da presente proposta legislativa, referente ao transporte público sob demanda, o qual definimos como serviço destinado à realização de viagens coletivas solicitada exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou em plataformas de comunicação em rede, com



SF/21950.76610-05



horários e itinerários dinâmicos. Este tipo de serviço é uma nova alternativa de transporte público que surgiu em decorrência das necessidades dos usuários. Hoje esse serviço é disponibilizado em cidades como Goiânia (GO) e Fortaleza (CE).

Ainda na Seção I, introduzimos a definição de transporte ilegal de passageiros, com objetivo de suprimir essa mazela que coloca em risco a vida dos passageiros por meio do incentivo à adoção de posturas mais repressivas por parte do poder público.

Na Política Nacional de Mobilidade Urbana, prevista no artigo 6º da aludida lei, propomos novas diretrizes, as quais podem ser utilizadas pelo poder público responsável visando a redução do custo da tarifa paga pelo usuário, como a adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente de implantação da infraestrutura de transporte, mediante a instituição de contribuição de melhoria destinada ao financiamento do transporte público.

Com relação à política tarifária prevista no artigo 8º, são propostas alterações pontuais visando a adequação ao objetivo principal da proposta legislativa.

Na disciplina do regime econômico e financeiro da concessão do serviço de transporte coletivo (previsto no artigo 9º), propomos uma revisão do texto quanto à ocorrência de déficit tarifário e superávit tarifário, bem como inserimos a faculdade de o poder público, em caráter excepcional, proceder a reajuste extraordinário ou revisão extraordinária das tarifas de remuneração do serviço, por ato de ofício ou mediante solicitação do operador do serviço, mediante requisitos legais.





Um dos pontos principais da presente proposta legislativa está relacionado ao estabelecimento de princípios, diretrizes e objetivos que contribuam para uma regulação que possibilite a devida segurança jurídica entre as partes envolvidas, ou seja, usuários, poder público e iniciativa privada. Assim, cabe ao legislador federal dispor sobre os componentes da regulação de forma clara e didática para esse serviço público essencial. Essa atualização proposta no artigo 9-A é necessária para os futuros disciplinamentos e atos a serem emanados pelo poder público responsável, visando ofertar um serviço público adequado à população, conforme preceituado no art. 175, inciso IV da Constituição Federal, e regulamentado no artigo 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

Sob o mesmo raciocínio, entendemos que a inclusão do artigo 10-A na Lei nº 12.587, de 2012, permitirá ao poder público optar por uma das três espécies de concessão de serviço público admitidas na legislação pátria, mediante cláusulas contratuais basilares típicas aos serviços de transporte público coletivo urbano, já presentes em alguns contratos administrativos. Um bom contrato de concessão é aquele que não gera conflitos entre o poder público e o particular durante a sua execução, pois foi elaborado em observância à norma e com dispositivos claros e objetivos que permitam uma prestação do serviço de forma eficiente e eficaz.

Em relação à União, entendemos que, pela competência expressa no artigo 21, inciso XX combinado com o artigo 22, inciso XI e XXVII da CF, cabe a esse ente ser o guardião da política nacional da mobilidade urbana e, assim, propomos novas atribuições como estabelecer normas de referência nacionais de regulação, contratação, de qualidade e produtividade, referente ao transporte público coletivo urbano, bem como



SF/21950.76610-05



prestar assistência financeira excepcional aos demais entes federativos, na ocorrência de casos fortuitos e de força maior.

Para os Estados, propomos novas atribuições, com destaque para a liderança na implantação de estrutura de governança interfederativa na área de mobilidade urbana em regiões metropolitanas e aglomerados urbanos, bem como a realização de programas de capacitação de pessoal nas áreas de planejamento, gestão e operação dos serviços de transporte público sob sua responsabilidade.

No caso dos Municípios e do Distrito Federal, é importante garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizado pelas redes de transporte público coletivo sob a sua gestão, bem como o dever de planejar e implantar as redes de transporte público coletivo com base em estudos técnicos e econômicos confiáveis e de forma a atender, em primeiro lugar, o interesse público.

Como atribuição comum a todos os entes federativos, propomos o artigo 19-A, visando garantir ao usuário o direito ao acesso às informações referentes ao serviço, mediante sistemas eficientes de comunicação que devem ser estendidos à sociedade em geral.

Com relação às demais legislações objeto da presente proposta legislativa, há de se observar alterações pontuais que certamente contribuirão para atualização do marco legal.

Assim, a alteração proposta na Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, visa destinar 60% dos recursos da CIDE Combustível aos programas de infraestrutura de transporte coletivo nas áreas urbanas.



SF/21950.76610-05



Essa proposta se baseia no fato notório e incontestável que 2/3 da população brasileira vivem nas cidades e nas suas regiões periféricas servidas por transporte público, e assim necessitam desse serviço para os seus deslocamentos diários, para o trabalho, escola e outras atividades. Dessa forma, priorizar investimentos em programas de infraestrutura para o transporte público urbano, é uma ação que permitirá uma distribuição mais justa dos recursos da CIDE Combustível visando atender as necessidades de deslocamentos desse grande contingente de brasileiros.

Nas últimas décadas, temos presenciado o aumento significativo de veículos nas ruas e avenidas das cidades brasileiras, comprometendo o trânsito, e principalmente, a mobilidade das pessoas. Um resultado negativo do caos no trânsito das cidades é a perda de produtividade imposta ao transporte público coletivo de passageiros por ônibus, e só será amenizado com o escalonamento temporal de funcionamento das atividades socioeconômicas da cidade, o que permitiria uma melhor distribuição dos deslocamentos da sociedade, eliminando os gargalos e as ineficiências que são uma realidade nacional. Destarte, entendemos ser necessário a alteração da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, popularmente conhecida como Estatuto das Cidades, inserindo o escalonamento temporal das atividades urbanas como uma política pública.

Por todo exposto, contamos com apoio dos nobres pares à presente proposta legislativa, que certamente contribuirá para uma legislação mais atual e adequada às necessidades da sociedade brasileira, principalmente, dos cidadãos que utilizam diariamente o transporte público coletivo nas cidades.





Sala das Sessões,

Senador ANTONIO ANASTASIA



SF/21950.76610-05



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Carlos Fávaro

EMENDA Nº AO PROJETO DE LEI Nº 3278 DE 2021

Altere-se o artigo 2º, com a inclusão do parágrafo 4º no artigo 8º, e a inclusão de um artigo 7º no Projeto de Lei nº 3278, de 2021 com as seguintes redações:

“Art. 2º -

.....
“Art. 8º –

§ 4º - A concessão de benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários nos serviços de transporte público coletivo deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público.

.....
Art. 7º - A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios têm o prazo de dois anos, a contar da publicação desta lei, para adequarem suas legislações de concessão de gratuidades e descontos tarifários no transporte público coletivo urbano e de caráter urbano ao disposto ao § 4º do art. 8º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.”

Justificativa

Por ocasião da sanção da Lei nº 12.587, em 2012, o teor do parágrafo 1º do artigo 8º foi vetado pela Presidente da República.

O dispositivo objeto de veto previa que a concessão de benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários nos serviços de transporte público





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Carlos Fávaro

coletivo deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público.

Possivelmente, os técnicos do governo que propuseram o referido veto a Presidência da República não atentaram para os atributos constitucionais dos serviços de transporte público coletivo prestado nas cidades brasileiras, ou seja, um serviço essencial para sociedade (artigo 30, inciso V da CF), pois possui o atributo de permitir a mobilidade das pessoas, ou seja, o direito de ir e vir (artigo 5º, inciso XV da CF).

Em 2015, o transporte público recebeu um novo atributo constitucional, sendo classificado como direito social (Art. 6º da CF).

Esse serviço público de atributos constitucionais tem que ser acessível a todos, inclusive em relação ao seu preço, ou seja, tem que ser módico, pois a maioria dos que o utilizam são pessoas mais carentes de nossa sociedade.

Mesmo assim, tal entendimento não é praticado na sua integralidade, devido a forma de concessão de gratuidades nesse serviço público.

Observe-se que ao se conceder a gratuidade, o custo desse benefício é repassado diretamente para a tarifa paga pelos demais usuários do serviço, uma vez, que não existe uma fonte de recursos públicos para essa forma de assistência concedida pelo poder público.

Essa transferência indevida quanto ao custeio pelos usuários, deve-se fato que a tarifa paga é o resultado do custo total do serviço do serviço público dividido pelo número de usuários pagantes.

Dessa forma, quanto maior o número de usuários que fazem jus a gratuidade, menor será o número de pagantes e assim, maior vai ser o valor da tarifa.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Carlos Fávaro

A Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) estima que para cada 1 real gasto com passagem de transporte público 21 centavos são destinados ao custeio das gratuidades em geral.

Assim sendo é imperioso buscar uma solução para o custeio das gratuidades em geral e desonerar de vez os usuários dos serviços de transporte público coletivo dessa responsabilidade indevida, mediante a presente emenda.

Para tanto, propomos ainda, a concessão de um prazo de 24 meses para que os poderes públicos possam revisar as atuais legislações que concedem gratuidade nos serviços de transporte público coletivo, para fim de desonerar o custo da tarifa paga pelos usuários.

Face o exposto, contamos com apoio dos nobres parlamentares a presente emenda.

Sala das Sessões, 4 de maio de 2022.



Senador Carlos Fávaro
PSD/MT



5



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

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 35/2023 - CI, seja incluído o seguinte convidado.

- CLAUDIO SALES - Presidente do Instituto Acende Brasil

JUSTIFICAÇÃO

O Instituto Acende Brasil é um Centro de Estudos voltado ao desenvolvimento de ações e projetos para aumentar o grau de Transparência e Sustentabilidade do Setor Elétrico Brasileiro. A inclusão de seu presidente entre os convidados da audiência pública, trará importantes contribuições ao debate.

Sala da Comissão, 12 de maio de 2023.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)