



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 21ª REUNIÃO - SEMIPRESENCIAL

(1ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura)

**06/06/2023
TERÇA-FEIRA
às 09 horas**

Presidente: Senador Confúcio Moura

Vice-Presidente: Senadora Augusta Brito



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**21ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA - SEMIPRESENCIAL, DA 1ª SESSÃO
LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM**

21ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA - SEMIPRESENCIAL

terça-feira, às 09 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PL 2474/2020 - Não Terminativo -	SENADOR LUIS CARLOS HEINZE	9
2	PL 710/2022 - Não Terminativo -	SENADOR CONFÚCIO MOURA	22
3	PL 1425/2022 - Não Terminativo -	SENADOR JAYME CAMPOS	31
4	PL 2444/2022 - Não Terminativo -	SENADOR IZALCI LUCAS	67
5	PL 4420/2019 - Terminativo -	SENADOR EDUARDO GOMES	79
6	PL 3278/2021 - Terminativo -	SENADOR VENEZIANO VITAL DO RÊGO	86

7	REQ 44/2023 - CI - Não Terminativo -		118
8	REQ 45/2023 - CI - Não Terminativo -		120

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

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 6 de junho de 2023
(terça-feira)
às 09h

PAUTA

21ª Reunião, Extraordinária - Semipresencial

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

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

Retificações:

1. Retirada de pauta do PL 4643/2020 (31/05/2023 10:42)
2. Alterada para modalidade semipresencial (01/06/2023 16:13)

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

Observações:

Votação simbólica

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 a emenda que apresenta

Observações:

Votação simbólica

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

ITEM 3

PROJETO DE LEI Nº 1425, DE 2022

- Não Terminativo -

Disciplina a exploração da atividade de armazenamento permanente de dióxido de carbono de interesse público, em reservatórios geológicos ou temporários, e seu posterior reaproveitamento.

Autoria: Senador Jean Paul Prates

Relatoria: Senador Jayme Campos

Relatório: Pela aprovação do projeto, com as oito emendas que apresenta

Observações:

1. Após análise na CI, a matéria vai à CMA, em decisão terminativa

2. Votação simbólica

Textos da pauta:

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

ITEM 4

PROJETO DE LEI Nº 2444, DE 2022

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020, para incluir os taxistas entre os beneficiários de financiamentos do Pronampe na aquisição de veículos novos.

Autoria: Senador Fernando Collor

Relatoria: Senador Izalci Lucas

Relatório: Pela aprovação do projeto e da emenda nº 1-T, com as emendas que apresenta

Observações:

1. Após análise na CI, a matéria vai à CAE, em decisão terminativa
2. Em 24/11/2022 o Senador Fernando Collor apresentou a emenda nº 1-T
3. Em 10/05/2023 foi lido o relatório e concedida vista coletiva
4. Votação simbólica

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)
[Emenda 1-T \(CI\)](#)

ITEM 5

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

Observações:

Votação nominal

Textos da pauta:

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

ITEM 6

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 do projeto, com a emenda nº 1-T

Observações:

1. Em 04/05/2022 o Senador Carlos Fávaro apresentou a emenda nº 1-T
2. Votação nominal

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)
[Emenda 1-T \(CI\)](#)

ITEM 7**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 44, DE 2023**

Requer que na audiência pública objeto do REQ 35/2023-CI, seja incluído como convidado o senhor Claudio Sales, presidente do Instituto Acende Brasil.

Autoria: Senador Luis Carlos Heinze

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 8**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 45, DE 2023**

Requer inclusão de representante da Polícia Rodoviária Federal - PRF como convidado da Audiência Pública a ser realizada (REQ 30/2023) em conjunto com a comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, com o objetivo de debater a implantação da rodovia Binacional Brasil-Bolívia.

Autoria: Senador Wellington Fagundes

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 JAYME CAMPOS

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 1.425, de 2022, do Senador Jean-Paul Prates, que *disciplina a exploração da atividade de armazenamento permanente de dióxido de carbono de interesse público, em reservatórios geológicos ou temporários, e seu posterior reaproveitamento.*

Relator: Senador **JAYME CAMPOS**

I – RELATÓRIO

Vem para análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura o Projeto de Lei nº 1.425, de 2022, de autoria do ilustre Senador Jean Paul Prates, que visa disciplinar *a exploração da atividade de armazenamento permanente de dióxido de carbono de interesse público, em reservatórios geológicos ou temporários, e seu posterior reaproveitamento.*

A proposição é composta por 24 artigos, organizados em nove capítulos.

O Capítulo I – Disposições preliminares e definições – apresenta, em seu art. 1º, o objetivo da lei e as definições necessárias para endereçar a alocação de direitos e deveres do novo arcabouço. Há também a definição de a proposição se aplicar: (i) à atividade de captura, transporte e armazenamento de dióxido de carbono (do inglês *Carbon Capture and Storage* – CCS) de interesse público, mormente o desafio climático e o compromisso brasileiro ante seus pares internacionais; (ii) ao CO₂

proveniente de fontes estacionárias diversas, inclusive a captura direta da atmosfera, a serem estocadas em formação geológica sob jurisdição nacional (*onshore e offshore*); e (iii) ao reaproveitamento, quando estocagem temporária.

Em relação às definições contidas no art. 2º, o PL apresenta definições inovadoras. Entre elas há a afetação de área para regiões no território nacional em que houver direitos minerários outorgados, contrato de concessão, de cessão onerosa ou de partilha de produção, para que haja preservação de direitos para utilização prévia da formação geológica àqueles já estabelecidos ou para uso múltiplo, caso possível. O armazenamento permanente de CO₂, realizado pelo Operador em Bloco de Armazenamento, permitirá que haja distribuição de responsabilidades, ganhos e o escoamento endereçamento de abatimento de carbono ao longo das cadeias à jusante.

O capítulo II estabelece as diretrizes e objetivos das atividades reguladas pelo PL. O art. 3º traz os objetivos gerais da proposição. O art. 4º, por sua vez, elenca princípios envolvendo meio ambiente, participação social, sustentabilidade, eficiência econômica, integração das infraestruturas, e estímulo à pesquisa, ao desenvolvimento e à inovação.

O Capítulo III, composto pelos arts. 5º a 10, estabelece o modelo de outorga para que os agentes operadores que desejem realizar a atividade de CCS possam ter acesso à formação geológica (reservatório no subsolo). Trata-se de atividade econômica a ser realizada por agentes qualificados jurídica, técnica e economicamente, com garantias financeiras e operacionais para tal, que deverá apresentar estudos e requisitos mínimos para requerer o Termo de Outorga Qualificada, uma forma de contrato de concessão entre Operador e a União para acesso ao subsolo nacional. Trata-se de um dos principais pontos em que a lacuna legal impede a realização da atividade pela maioria dos agentes nas condições atuais.

O Capítulo IV estabelece as obrigações do Operador, que, em seu art. 11, elenca as boas práticas para a atividade de CCS, e para a transparência de informações entre setor privado e público.

O Capítulo V trata do monitoramento e da gestão das atividades inerentes. Por meio dos arts. 13 e 14 complementam as obrigações do operador, relevando que o monitoramento da atividade faz com que se esvaia eventuais dúvidas quanto à segurança de execução da injeção de CO₂ e a posterior gestão que garanta não ocorrer vazamento do fluido ao longo do tempo após cessada a injeção.

O Capítulo VI trata da responsabilidade para aqueles envolvidos na atividade de CCS. Trata-se de responsabilidade solidária dos demais consorciados, mormente o Operador (art. 15), e do Agente reaproveitador ou terceiro interessado (art. 16).

Como forma de endereçar custos, a proposição estabelece a responsabilidade compartilhada de forma a evitar a criação de agentes fictícios ou manobras contratuais para deixar no elo de menor capacidade os maiores custos (art. 17). Adicionalmente, elenca a responsabilidade objetiva do Operador desde o início até a etapa em que, após cessação de injeção e o período mínimo de monitoramento, os blocos sejam transferidos para a Gestora de Ativos de Armazenamento (GAA).

O Capítulo VII trata da GAA, entidade privada, sem fins lucrativos, destinada a monitoramento e gestão de ativos vinculadas ao armazenamento de GEE após encerramento da obrigação por parte do Operador.

A GAA é uma entidade de caráter paraestatal, todavia, mantida pelos agentes privados que desenvolvem a atividade de CCS. Ela deve ter seu estatuto aprovado pelo Poder Público, e que deverá constar das principais atividades e condições envolvidas na gestão de risco de ativos, da política de aplicação de recursos, de celebração de seguros e do risco de longo prazo.

De forma seriada, o Operador e a GAA monitorarão blocos sob Termo de Outorga Qualificada pelo período de 40 anos, com certificação segundo padrões internacionais.

O Capítulo VIII, por sua vez, trata do livre acesso à infraestrutura de transporte de CO₂. Os arts. 21 e 22 empoderam o poder público para, quando necessário, fazer com que terceiro possa ter acesso à infraestrutura essencial para que consiga escoar o GEE até o local de injeção permanente, cobrindo os custos necessários proporcionais.

O Capítulo derradeiro, IX, altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, para que a Política Energética Nacional e os agentes setoriais possam ter competência institucionais necessárias para implementação das atividades reguladas pela proposição legislativa.

O art. 24 estabelece a entrada em vigor na data de sua publicação, com efeitos após dois anos para o art. 8º, que trata da relação de

reservatórios disponíveis para outorgas a serem divulgados pelo Poder Público.

O autor, Senador Jean Paul Prates, justifica que a proposição é necessária para permitir o acesso aos reservatórios geológicos pelos interessados, além de regras mínimas e incentivos de cunho legal para destravar a atividade de CCS, que ainda é incipiente no Brasil. Além disso, remete que o PL é fruto de pesquisa desenvolvida no Brasil, pelo Centro de Pesquisa para Inovação em Gases de Efeito Estufa, sediado na Universidade de São Paulo, e custeado com recursos públicos da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) e das cláusulas de P,D&I dos contratos de concessão de hidrocarbonetos.

Em 30 de novembro de 2022, foi realizada audiência pública interativa para discussão da atividade em questão.

Contou-se com a participação de quatro convidados.

O Secretário de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia, Rafael Bastos, destacou a relevância do tema, e a urgência de se estabelecer o referido marco legal. Como sugestão, propôs que o modelo de outorga fosse simplificado, no qual os próprios interessados realizassem os estudos sobre capacidade de armazenamento dos reservatórios geológicos passíveis de outorga como meio de desobrigar a União de realizar os estudos prévios necessários para disponibilidade de uma dada área.

A Diretora-Executiva Corporativa do Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP), a Sra. Fernanda Delgado, entendeu que a proposição poderá tornar previsível a aplicação das leis sobre os ambientes de negócios, assegurando-se o respeito ao princípio da segurança jurídica, o que tornará mais atrativos os investimentos, e sugeriu aperfeiçoamentos na norma proposta. Ou seja, sugeriu a criação de fundo financeiro para custear eventuais danos ambientais provocados pela atividade, e, ainda, sugeriu a responsabilidade pelos reservatórios fosse atribuída à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) após a cessação da atividade de injeção visando mitigar maiores riscos ao modelo regulatório e assegurar a efetiva segurança jurídica para a atividade. Por fim, sugeriu atribuição de preferência de acesso às formações geológicas para injeção de CO₂ aos atuais concessionários da atividade de exploração e produção de hidrocarbonetos.

O presidente da União Nacional do Etanol de Milho (Unem), o Sr. Guilherme Nolasco, apontou que o setor de biocombustíveis a partir do milho seria capaz de capturar até 320 kg de CO₂ para cada tonelada de milho processada. Ele ressaltou, ainda, que a garantia de liberdade para desenvolver e monetizar os projetos se mostra como aspecto importante para maturidade da atividade de CCS.

A professora Dra. Hirdan Katarina de Medeiros Costa, pesquisadora do Centro de Pesquisa para Inovação em Gases de Efeito Estufa (RCGI), ponderou que o Brasil possui histórico de ser vanguarda na área ambiental, e que a atividade regulamentada pela proposição legislativa poderia contribuir para que o país atingisse as metas brasileiras no Acordo de Paris, além de fator relevante no fomento da economia de baixo carbono.

A proposição foi distribuída para essa Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) e para a Comissão de Meio Ambiente (CMA), cabendo à última a decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Conforme dispõe o art. 91, inciso I, combinado com art. 104, inciso II, ambos do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) deliberar sobre propostas a ela designadas pela Mesa, especialmente sobre o tema que ora apreciamos, assuntos correlatos a minas e recursos geológicos.

A análise de constitucionalidade será, formalmente, realizada na CMA. Entretanto, em análise preliminar, entendemos que o presente projeto é constitucional. Nos termos do art. 20, IX, da Constituição Federal, o projeto de lei sob análise visa instituir o arcabouço legal para regular o acesso ao subsolo nacional, um bem da União, e viabilizar a exploração da atividade de CCS.

Adicionalmente, as formações geológicas (subsolo nacional) possuem valor monetário a partir do momento em que possam ser aproveitadas economicamente para estocagem permanente de fluidos, nesse caso, o CO₂. A matéria está, portanto, incluída entre as competências do Congresso Nacional e não incorre no vício de iniciativa de que trata o art. 61 de nossa Constituição.

Passemos ao mérito.

É possível destacar dois pontos importantes abrangidos pela proposta: (i) o acesso a formações geológicas apropriadas para sequestro permanente de dióxido de carbono, e (ii) a responsabilidade de longo prazo compatível com o arcabouço internacional da atividade a que busca regular.

A primeira é uma das condições *sine qua non* à atividade de captura, transporte e posterior armazenamento permanente de CO₂, o CCS, enquanto a segunda faz com que a incerteza envolvida torne inviável economicamente o desenvolvimento da atividade.

A formação geológica (uma espécie de reservatório apto para ser utilizado como local para injeção do fluido capturado), em sendo um bem mineral com valor econômico, carece de outorga específica da União para ser utilizado pelos interessados, e, nesse ponto, é essencial trazer para o mundo jurídico a proposta do PL, sem o qual a cadeia não se completa, e cria uma falha regulatória de difícil resolução apenas pela vontade dos agentes privados e do poder público envolvidos.

Além disso, há também a necessidade de lidar com os riscos de longo prazo, com a correta certificação por terceiros acerca das características do fluido sequestrado e injetado, com monitoramento permanente do reservatório para garantir (e demonstrar) que não há risco de vazamento. Esse regramento permite que os agentes que queiram desenvolver o negócio de sequestro geológico de carbono possam compartilhar os riscos com os potenciais setores industriais supramencionados, com o próprio poder público, interessado em solucionar a emergência climática que nos castiga, e, também, proteger as gerações futuras do risco de se manter a trajetória de emissões tal qual se observa até o momento. Esse mecanismo é composto pela necessidade de outorga qualificada, pelas regras a serem seguidas pelos operadores, pela transferência dos ativos de armazenamento à gestora (GAA) e a destinação final ao poder público, caso a atividade tenha sido realizada dentro das boas práticas da indústria e não represente risco, de fato, para a recepção final.

Em termos de sinergias entre a atividade de CCS e as qualidades inatas do Brasil, o principal mérito da proposta é a possibilidade de se produzir energia com emissões negativas de gases do efeito estufa.

O setor de biocombustíveis é agente importante nesse processo, pois, a partir da implementação do CCS nas plantas de etanol, é possível se

produzir combustível que reduz emissões de dióxido de carbono. Esse efeito é potencializado caso se aplique também a usinas termelétricas à biomassa ou à biocombustível. O processo em questão é denominado Bioenergia com CCS (ou BECCS) e possui importante papel na retirada de dióxido de carbono da atmosfera, especialmente após 2050, segundo os cenários da Agência Internacional de Energia (AIE).

O conjunto de medidas principais, que cito: desenvolvimento de fontes renováveis, com destaque para solar e eólica, eficiência energética, substituição para o hidrogênio combustível, soluções do tipo NBS, e CCS, todas são parte do rol de medidas a serem implementadas para transformar as economias em baixo carbono, para estabilizar o problema climático, e, dessa forma, para um país com foco no futuro.

Ou seja, a proposta é parte da solução climática, mas sem concorrer com as demais.

A partir da colaboração com os agentes interessados, como os participantes da audiência pública, podemos propor aperfeiçoamentos para que o PL nº 1425, de 2022, mantenha seu núcleo, e, ao mesmo tempo, atenda aos anseios daqueles que se dedicarão à implementação de projetos de sequestro geológico de carbono.

O primeiro ponto é o aperfeiçoamento aos objetivos da referida proposta para que, ao mesmo tempo, tenha como perspectiva a descarbonização da economia nacional, naquela parcela em que pode contribuir, e, ao mesmo tempo, permitir a valoração dos produtos e serviços nacionais em outros mercados, ou seja, produtos de baixa emissão de gases causadores do efeito estufa ou ainda de emissão negativa, como é o caso dos nossos biocombustíveis. Com isso, fica patente que o País pode contribuir além do que já faz quanto à emergência climática global.

A transferência da responsabilidade de longo prazo do agente operador para o agente público tem sido objeto de estudos acadêmicos e de negociação política em cada país que está engajado na pauta climática e no CCS como parte da solução climática.

No PL nº 1.425, de 2022, se propõe a transferência dos ativos para uma etapa intermediária, mas de gestão por agentes privados, regulados pelo poder público. Essa etapa intermediária corresponderia a até 35 anos de monitoramento dos ativos de estocagem de carbono em formação geológica após a cessação da injeção.

À Gestora de Ativos de Armazenamento (GAA) cumpre a função que é, no mundo, desempenhada pelo próprio operador responsável pela injeção de CO₂, a proposta de uma etapa intermediária, na GAA, resultaria apenas a especialização das atividades de risco de longo prazo em uma autoridade regulada, e até mais regulada do que as demais, cuja gestão seria feita a partir da indicação dos associados, ou seja, as empresas que realizassem a atividade de CCS, e cujos custos lhes caberia na proporção da participação.

A função da GAA, assim, cabe aos próprios agentes, e a transferência prematura de volta para a União seria desproporcional ao que vem sendo discutido, negociado, e executado pelos demais países. Além disso, a transferência nessa etapa ao agente regulador poderia configurar conflito de interesse, pois ele seria responsável, ao mesmo tempo, por fiscalizar e regular a si próprio, o que não faz sentido em termos de interesse público.

A GAA não pode ser considerada como um agente que executa etapa perene que precisaria, por conta disso, ser desempenhada pelo poder público. Essa função nada mais é do que uma etapa anterior à transferência dos reservatórios já utilizados de volta para a União, com o dióxido de carbono estável e seguro, podendo ser considerado permanentemente armazenado. Essa sim é uma função perene, que é realizada pelo poder público face ao acordo político entre a sociedade, os agentes, e o governo como forma de concretizar as políticas de mitigação de mudanças climáticas. Entidades que possuem um paralelismo são os agentes privados que desempenham funções importantes no setor elétrico e no setor financeiro como forma de reduzir as incertezas gerais ou gerenciar conflitos existentes entre os diversos agentes que atuam em um mesmo setor.

Como forma de permitir que alternativa para a constituição do mecanismo de transferência intermediária de ativos para essa entidade, sugerimos que, até a sua implantação, tais funções fiquem a cargo do operador, mantendo custos e responsabilidades tal qual os modelos internacionais sugerem. Com isso, caso não seja consenso, basta que cada agente exerça função similar aos pares internacionais que atuam na atividade de CCS.

O conceito de infraestrutura essencial e de desagregação são bem desenvolvidos academicamente, e visam eficiência regulatória de setores de infraestrutura de investimento de grande vulto, e cujo custo de transação elevado faz com que haja tendência de verticalização e monopólio.

Na proposta sob análise, se trata da autonomia e independência do transporte frente à captura e à injeção.

Os participantes receiam que possa configurar uma barreira significativa para que lidem as emissões de seus ativos à jusante, ou aqueles horizontais, mas distantes dos polos de injeção.

Como sugestão, proponho que haja preferência para parcela da infraestrutura dedicada à descarbonização das plantas do consórcio ou empresa que seja operadora de Termo de Outorga Qualificado e de transporte, ou seja, de ativos de sequestro geológico e de transporte.

Ademais, aprimoro de forma que haja código de conduta e prática de acesso à infraestrutura, com publicidade e transparência aos documentos que lhe lastreiem, e que haja acordo entre as partes, com critérios bem definidos. Ou seja, mantendo ambiente de livre negociação e evitando práticas anticompetitivas.

Trata-se de uma maneira para permitir avançar em projetos de descarbonização verticalizados com base em sequestro geológico, de emissões negativas na indústria do biocombustível, e mantendo a possibilidade de parceria com outros emissores relevantes.

Outrossim é a necessidade de permitir, quando da sanção da proposição, o acesso a reservatórios geológicos aqueles empreendedores que necessitam reduzir suas incertezas na realização. Sobre tal tema, proponho que a regra de priorização de acesso a Bloco de Armazenamento quando houver dois ou mais requerentes e que não possa ser compatibilizado o acesso pela autoridade competente. Essa regra beneficiará aqueles agentes que já estejam com projetos em desenvolvimento e enquadráveis como CCS, quer seja aqueles agentes da indústria do petróleo, quer seja os de biocombustíveis, para que haja regra transitória para o período de trinta dias após a sanção do PL em que os critérios para o Termo de Outorga levem em conta a capacidade de o solicitante executar projeto de captura, transporte e sequestro geológico.

No tocante a créditos de carbono, relembro meus pares que deliberamos recentemente sobre a proposta, por intermédio da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), e que foi remetido à Comissão de Meio Ambiente (CMA) Trata-se do Projeto de Lei nº 412, de 2022. Sobre o tema, entendo que a atividade de sequestro geológico de carbono é um dos meios para geração de créditos de carbono, não sendo a proposição que analisamos

o instrumento mais adequado para estabelecimento tais regras, mas sim a proposição sob análise da CMA.

Por fim, relevo que as atividades atualmente desempenhadas para recuperação avançada de hidrocarbonetos sob regimes de concessão, de partilha de produção, e de cessão onerosa não são abrangidas pela referida proposta. Aliás, um projeto de sequestro geológico pode ocorrer na indústria do petróleo, como já é fato no Brasil, mas isso não impede de existir Termo de Outorga Qualificado coincidente com tais regimes, inclusive sendo realizada pelos mesmos agentes, por outros agentes em colaboração, ou por terceiro, desde que haja anuência do agente previamente estabelecido. Esse mecanismo, por suposto, deve ser objeto de regulamentação detalhada por parte do poder público para que não seja um problema, mas sim uma harmonização das atividades.

III – VOTO

Pelo exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.425, de 2022, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº - CI (ao PL nº 1.425, de 2022)

Insira-se o seguinte parágrafo 5º ao art. 1º do Projeto de Lei nº 1425, de 2022:

“Art. 1º

.....

§5º Esta lei não se aplica à atividade de injeção de CO₂ para finalidade de recuperação avançada de hidrocarbonetos originados de reservatório geológico sob contrato para exploração e produção de hidrocarbonetos sob regime de concessão, de partilha de produção e de cessão onerosa.”

EMENDA Nº - CI
(ao PL nº 1.425, de 2022)

Dê-se ao art. 3º, inciso I, do Projeto de Lei nº 1425, de 2022, a seguinte redação:

“Art. 3º

I – Contribuir para o desenvolvimento sustentável, a proteção ambiental, e o cumprimento das metas nacionais de redução de emissões de gases causadores do efeito estufa, bem como para aumentar a competitividade da economia brasileira em suas exportações de bens e serviços de baixa pegada de carbono, nos termos do art. 225 da Constituição Federal;

.....”

EMENDA Nº - CI
(ao PL nº 1.425, de 2022)

Acrescente-se ao art. 9º do Projeto de Lei nº 1425, de 2022, os seguintes parágrafos 5º e 6º:

“Art. 9º

§ 5º Caso haja mais de um interessado no Bloco de Armazenamento, a autoridade competente de que trata o art. 5º buscará compatibilizar a demanda entre os requerentes.

§ 6º Na hipótese de inviabilidade de compatibilização de que trata §5º, a autoridade de que trata o art. 5º priorizará o acesso ao Bloco de Armazenamento aos requerimentos mais vantajosos conforme critérios de:

I – capacidade de descarbonização de suas atividades;

II – exequibilidade das atividades de captura, transporte e armazenamento; e

III – capacidade de implantação de projeto.”

EMENDA Nº - CI

(ao PL nº 1.425, de 2022)

Insira-se os parágrafos 2º a 5º ao art. 12 ao Projeto de Lei nº 1425, de 2022, e renomeie-se o parágrafo único para §1º, dando-se a seguinte redação:

“**Art. 12.** As atividades de monitoramento e gestão do armazenamento permanente de CO₂ deverão ser mantidas por todo o período de vigência do Termo de Outorga Qualificada, e até 40 (quarenta) anos após cessação permanente da atividade, em conformidade com o Plano de Monitoramento e Plano de Contingência previstos no art. 9º.

.....
§ 1º

§ 2º O monitoramento após a o período de vigência do Termo de Outorga Qualificada, realizado após a cessação permanente de atividades, pode, mediante anuência da autoridade de regulação competente, ser transferido à Gestora de Ativos de Armazenamento (GAA), nas seguintes condições:

I – por 20 (vinte) anos precedentes à transferência de ativo para a União; ou

II – por até 35 (trinta e cinco) anos precedentes à transferência de ativo para a União, caso atenda a requisitos de estabilidade de longo prazo do reservatório, de certificação de segurança, e caso seja autorizado pela autoridade de regulação competente.

§ 3º A autoridade competente de que trata o art. 5º deverá estabelecer os condicionantes necessários para a transferência de ativos sob monitoramento definitivo à União.

§ 4º O reaproveitamento de CO₂ sob monitoramento definitivo será feito mediante pedido direcionado à autoridade a que se refere o art. 5º, nos termos da regulamentação, que definirá o procedimento a ser adotado.

EMENDA Nº - CI

(ao PL nº 1.425, de 2022)

Dê-se ao art. 13 do Projeto de Lei nº 1425, de 2022, a seguinte redação:

Art. 13. A autoridade competente de que trata o art. 5º disciplinará procedimento de credenciamento de Gestora de Ativos de Armazenamento (GAA), entidade privada, sem fins lucrativos, destinada a monitorar e a gerir os ativos de armazenamento vinculados aos reservatórios geológicos de armazenamento de CO₂ após o encerramento da obrigação de monitoramento de que trata o art. 12 e predecessor à devolução da área à União.

Parágrafo único. É etapa essencial do credenciamento a apresentação à autoridade competente nos termos do caput, de estatuto que deverá versar sobre:

- I – condições para assunção dos riscos e responsabilidades;
- II – contribuições do Agente emissor de CO₂ e do Operador, para manutenção da entidade;
- III – política de aplicação dos recursos e de celebração de seguros para manutenção do risco financeiro de longo prazo em níveis compatíveis com atividades de baixo risco correlatas;
- IV – limites de responsabilidade dos contribuidores em relação ao patrimônio;
- V – limite de responsabilidade da entidade em relação ao patrimônio próprio.”

EMENDA Nº - CI

(ao PL nº 1.425, de 2022)

Dê-se a parágrafo 2º do art. 18 do Projeto de Lei nº 1.425, de 2022, a seguinte redação:

“**Art. 18**

.....

§ 2º Em casos de armazenamento permanente de CO₂, a responsabilidade de que trata o *caput* será transferida à Gestora de

Ativos de Armazenamento, após o encerramento do período de monitoramento pelo operador de que trata o art. 12”

EMENDA Nº - CI
(ao PL nº 1.425, de 2022)

Suprimam-se o capítulo VII, e os arts. 19 e 20, do Projeto de Lei nº 1425, de 2022, renumerando os demais artigos.

EMENDA Nº - CI
(ao PL nº 1.425, de 2022)

Os arts. 21 e 22 do Projeto de Lei nº 1425, de 2022, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 21.** A autoridade de regulação de que trata essa Lei assegurará o acesso não discriminatório e negociado de terceiros à infraestrutura essencial para transporte de CO₂ até o ponto de entrega ao Operador.

§1º O agente emissor de CO₂ terá preferência para uso da infraestrutura de transporte e armazenamento sob titularidade própria ou na proporção da participação acionária nos ativos, nos termos do regulamento da autoridade de que trata o caput.

§ 2º Os proprietários da infraestrutura de que trata o caput deverão:

I – elaborar código de conduta e prática de acesso à infraestrutura; e

II – assegurar publicidade e transparência dos documentos.

§ 3º O acesso à infraestrutura de que trata o caput será objeto de acordo entre as partes, remunerado, com prazo de duração definidos, e segundo critérios objetivos, previamente definidos e divulgados na forma do §2º.

Art. 22. O acesso por agentes que não tenham relação societária direta ou indireta com o controlador dos projetos de estocagem de CO₂ de que trata essa Lei deverá ser garantido pelo código de conduta e prática de acesso à infraestrutura e pelo Termo de Outorga Qualificada, em consonância com o regulamento.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 1425, DE 2022

Disciplina a exploração da atividade de armazenamento permanente de dióxido de carbono de interesse público, em reservatórios geológicos ou temporários, e seu posterior reaproveitamento.

AUTORIA: Senador Jean Paul Prates (PT/RN)



[Página da matéria](#)

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

Disciplina a exploração da atividade de armazenamento permanente de dióxido de carbono de interesse público, em reservatórios geológicos ou temporários, e seu posterior reaproveitamento.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES E DEFINIÇÕES

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a atividade econômica de armazenamento de dióxido de carbono (CO₂) de interesse público, como forma de redução de emissões de gases causadores de efeito estufa, e posterior reaproveitamento do CO₂, visando a descarbonização da economia.

§ 1º Para finalidade desta Lei, será disciplinada a captura de CO₂ proveniente de fontes estacionárias diversas, incluindo captura direta.

§ 2º A injeção e armazenamento permanente de CO₂ deve ocorrer em formação geológica localizada nas bacias sedimentares do território nacional, na zona econômica exclusiva ou na plataforma continental sob jurisdição do Brasil.

§ 3º As formações geológicas selecionadas para atividades de armazenamento permanente devem ser avaliadas conforme sua sismicidade, atestando inexistência de risco significativo de fuga ou de impactos significativos para o ambiente ou a saúde, conforme regulamentação.

§ 4º O armazenamento não-permanente de CO₂, para fins de comercialização e reuso será realizado em reservatórios acima da superfície que atendam especificações mínimas aptas a garantir a segurança do conteúdo contra vazamentos, conforme regulamentação técnica e licenciamento ambiental, independente de outorga.



Art. 2º Para os fins desta Lei, são estabelecidas as seguintes definições:

I – Afetação de área: região do território nacional, na zona econômica exclusiva ou na plataforma continental sob jurisdição do Brasil que seja objeto de direitos minerários outorgados ao órgão setorial pertinente, conforme regulamentação, área objeto de contrato de concessão, de cessão onerosa, ou de regime de partilha de produção de hidrocarbonetos vigentes;

II – Agente emissor de CO₂: qualquer pessoa jurídica, de direito público ou privado, que gere CO₂ por meio de suas atividades econômicas, qualificáveis como fonte estacionária;

III – Agente reaproveitador de CO₂: qualquer pessoa jurídica, de direito público ou privado, que reaproveite o CO₂ acondicionado em armazenamento acima da superfície, ou previamente injetado em estrutura geológica, retirado e entregue por Operador, com finalidade econômica;

IV – Armazenamento permanente de CO₂: Consiste na injeção do CO₂ em estruturas geológicas com o propósito de seu armazenamento perene em subsuperfície, de modo a efetivar o sequestro de carbono;

V – Armazenamento temporário de CO₂: Consiste no armazenamento de CO₂ em reservatórios situados acima da superfície temporariamente com a finalidade de sua posterior comercialização ou reuso;

VI – Bloco de Armazenamento: parte de uma bacia sedimentar, formada por um prisma vertical de profundidade indeterminada, com superfície poligonal definida pelas coordenadas geográficas de seus vértices, em que são desenvolvidas atividades de armazenamento.

VII – Capacidade de armazenamento de CO₂: estimativa do volume de CO₂ que pode ser armazenado em formação geológica contida no bloco de armazenamento,

VIII – Capacidade outorgada de CO₂: a capacidade de armazenamento de CO₂ calculada a partir da área de outorga, considerando suas características técnicas como profundidade, pressão, volume de poros da rocha reservatório, permeabilidade e fluidos presentes;

IX – Capacidade teórica de armazenamento de CO₂: presunção de que um reservatório geológico na sua totalidade é acessível para o armazenamento livre do dióxido de carbono em seu volume poroso;

X – CO₂: Dióxido de carbono, como composto químico, constituído por dois átomos de oxigênio (O) e um de carbono (C), com fórmula



química correspondente a CO₂ especialmente aquele originado por processo ou planta abarcado pelo § 1º do art. 1º;

XI – Fonte estacionária: unidades extrativas ou plantas industriais cujo processo produtivo permita, sob bases técnicas, a captura de gases causadores do efeito estufa;

XII – Gases de Efeito Estufa (GEE): constituintes gasosos da atmosfera, naturais ou resultantes de processos antrópicos, capazes de absorver e reemitir a radiação solar infravermelha, especialmente o dióxido de carbono, para fins desta Lei;

XIII – Gestora de Ativos de Armazenamento (GAA): entidade privada responsável pela gestão dos reservatórios geológicos para armazenamento de CO₂ no período entre a cessação permanente da atividade e a devolução da área pelo operador à União;

XIV – Infraestrutura para injeção e armazenagem: conjunto de instalações necessárias para realização do armazenamento de CO₂ em formação geológica;

XV – Operador: pessoa jurídica que realiza as atividades de injeção de CO₂ em formação geológica, ou sua retirada para reaproveitamento; e

XVI – Reaproveitamento de CO₂: processo de retirada de CO₂ injetado em estruturas geológicas, ou em reservatórios acima da superfície, visando seu aproveitamento econômico;

CAPÍTULO II

DOS OBJETIVOS E PRINCÍPIOS

Art. 3º São objetivos desta Lei:

I – contribuir para o cumprimento das metas nacionais de redução de emissões de gases causadores do efeito estufa, sob bases de desenvolvimento sustentável, de proteção ambiental, conforme art. 225, da Constituição Federal;

II – incentivar a adoção de tecnologias de captura, transporte, armazenamento permanente de CO₂ em reservatórios geológicos e reaproveitamento de CO₂;



- III – fomentar a exploração de fontes energéticas com emissões de carbono reduzidas, ou negativas na avaliação do ciclo de vida;
- IV – estimular o uso de CO₂ como insumo ou matéria prima para fins comerciais ou industriais ou prestação de serviços, incentivando a economia circular;
- V – promover o compromisso brasileiro de mitigação das mudanças climáticas globais, da cooperação, nacional e internacional entre Estados, entidades não governamentais e cidadãos.

Art. 4º A execução das atividades de que trata o art. 1º observará os seguintes princípios:

- I – proteção ao meio ambiente;
- II – busca pela eficiência e sustentabilidade econômica;
- III – adoção de métodos, técnicas e processos que considerem as peculiaridades locais, regionais, e boas práticas da indústria;
- IV – participação da sociedade civil e controle social nos processos consultivos e deliberativos, com amplo acesso à informação, aos mecanismos judiciais e administrativos, inclusive no que diz respeito à responsabilização, compensação e à reparação de danos ambientais, caso ocorram;
- V – integração das infraestruturas, dos serviços e das informações geológicas e geofísicas para gestão eficiente dos recursos naturais do subsolo brasileiro utilizado para o desenvolvimento da atividade; e
- VI – estímulo à pesquisa, ao desenvolvimento, à inovação, à implementação e à utilização de tecnologias apropriadas para qualidade da atividade em bases de eficiência, de redução dos custos, e de adequado aproveitamento dos recursos humanos.

CAPÍTULO III

DA OUTORGA DE EXPLORAÇÃO DOS RESERVATÓRIOS GEOLÓGICOS

Art. 5º As atividades de armazenamento permanente de que trata esta Lei serão exercidas mediante Termo de Outorga Qualificada do Poder Executivo

para exploração de reservatórios geológicos em bloco de armazenamento permanente de CO₂:

§1º A outorga de que trata o *caput* terá prazo de 30 anos, prorrogável por igual período na hipótese do cumprimento dos condicionantes estabelecidos pelo termo celebrado entre as partes;

§2º As atividades a que se referem o *caput*, incluindo o descomissionamento e o encerramento da infraestrutura de injeção de dióxido de carbono serão reguladas e fiscalizadas pela autoridade de regulação competente, não podendo exercer a função de outorga de que trata o *caput*;

§3º Na hipótese de impossibilidade de desenvolvimento simultâneo da atividade de que trata esta Lei e das atividades de exploração mineral, de exploração e produção de hidrocarbonetos, de recursos hídricos em bloco objeto de contrato ou autorização celebrado anteriormente, a nova atividade dependerá de anuência do titular do direito preexistente, conforme regulamentação.

Art. 6º A outorga poderá ser revogada, nas seguintes circunstâncias:

I – não cumprimento dos condicionantes do Termo de Outorga Qualificada;

II – nível de operação, após iniciada a atividade, inferior ao mínimo estipulado no Termo de Outorga para atividade de armazenamento, por três anos consecutivos, ou por 10 anos somados durante a vigência do Termo de Outorga Qualificado;

III – necessidade de prevenção ou mitigação de grave degradação ambiental;

IV – atendimento a usos prioritários do reservatório geológico, de interesse coletivo, tecnicamente incompatível com a para os quais não se disponha de fontes alternativas;

Art. 7º A outorga a que se refere o art. 5º não dispensa o licenciamento ambiental de que trata a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, ou licenças correlatas aplicáveis.

Art. 8º O Poder Executivo divulgará a relação de reservatórios geológicos passíveis de outorga nos termos desta lei, e respectiva Capacidade de armazenamento de CO₂, considerando a avaliação de Capacidade de armazenamento de CO₂ e de Capacidade teórica de armazenamento de CO₂.



§1º O Poder Executivo deverá indicar a entidade incumbida de realização dos estudos para elaboração da relação de reservatórios geológicos a que se refere o *caput*, e para sua atualização anual, assegurada publicidade.

§2º É facultada ao órgão competente a realização, na forma do regulamento, de procedimento de consulta pública para recebimento de proposta manifestações de interesse em Bloco de Armazenamento em reservatórios previamente identificados, restituídos os custos correspondentes aos estudos mencionados do §1º, por meio de preço público proporcional à capacidade identificada.

§3º O valor do custo público será definido por regulamentação do Poder Executivo, ouvidas as instâncias de planejamento setorial pertinentes.

§4º Os Operadores poderão requerer o Termo de Outorga Qualificada para armazenamento de CO₂ em reservatórios geológicos que não forem objeto de divulgação pelo Poder Executivo, desde que apresentem:

- I – estudo sobre a Capacidade de armazenamento de CO₂ do bloco objeto do pleito de outorga;
- II – estudo sobre Capacidade teórica de armazenamento de CO₂ das formações geológicas; e
- III – atendimento a requisitos mínimos de qualificação e de segurança estabelecidos pelo Poder Executivo.

§5º As atividades de reaproveitamento de CO₂ poderão ser realizadas apenas posteriormente ao período de armazenamento, após cessação permanente da injeção pelo Operador, considerando as boas práticas da indústria para não comprometer a manutenção do fluido remanescente no reservatório geológico, a segurança na operação e o monitoramento das atividades, conforme regulamentação.

Art. 9º O requerimento de Termo de Outorga Qualificada somente poderá ser realizado por empresas constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, individualmente ou em consórcio.

§1º O requerimento de que trata o *caput* deverá ser encaminhado à autoridade competente nos termos da regulamentação, contendo o mínimo de:

- I – indicação do Operador, na hipótese de constituição de consórcio, responsável pela condução das atividades de operação da infraestrutura de injeção, sem prejuízo da responsabilidade solidária dos demais consorciados.



- II – bloco pleiteado para o armazenamento;
- III – comprovação de regularidade fiscal, jurídica, de qualificação técnica e econômico-financeira para suportar a atividade;
- IV – plano de Operação para desenvolvimento da atividade;
- V – proposta de monitoramento para o período de realização da atividade de armazenamento de CO₂;
- VI – plano de contingência, nos termos da regulamentação;
- VII – garantias financeiras compatíveis com os ônus e riscos envolvidos.
- VIII – documentos comprobatórios de capacidade de armazenamento do reservatório geológico objeto do Termo de Outorga Qualificada, caso necessário.

§2º Será autorizada a realização da atividade de armazenamento permanente de CO₂ caso:

- I – sejam cumpridos regularmente os requisitos estabelecidos no *caput*;
- II – se comprove a capacidade econômico-financeira da requerente para execução das atividades objeto do requerimento;
- III – se comprove a viabilidade técnica para realização das atividades de armazenamento;
- IV – demais obrigações estabelecidas pela autoridade de regulação competente; e
- V – Após processo de chamamento público para manifestação de interesse de demais agentes.

§3º A autoridade competente realizará processo de chamamento público para, em até trinta dias após o requerimento de que trata o §1º, receber manifestação de interesse dos demais agentes pelo Bloco de Armazenamento requerido.

§4º Após 15 dias do processo de que trata o §3º, caso não haja interessado, será outorgado ao requerente §1º.



Art. 10. As atividades de armazenamento permanente, armazenamento temporário e reaproveitamento de CO₂ que trata esta lei ocorrerão por conta e risco do Operador, sem prejuízo do disposto nos arts. 15 e art. 18.

CAPÍTULO IV

DAS OBRIGAÇÕES DO OPERADOR

Art. 11. São obrigações do Operador:

I – garantir que o armazenamento ou reaproveitamento de CO₂ ocorra de forma segura e eficaz, seguindo todos os parâmetros definidos no Plano de Monitoramento e Plano de Contingência, ou licenciamento ambiental pertinente às operações de armazenamento temporário;

II – identificar, alertar e agir de forma adequada em caso de eventos não desejáveis, incluindo quaisquer sinais de vazamento potencial, de modo a iniciar medidas preventivas e corretivas;

III – manter calibrados, aferidos e em estado operacional quaisquer ferramentas e equipamentos capazes de identificar e prevenir eventos não desejáveis;

IV – manter em banco de dados, por tempo determinado pela autoridade reguladora competente, registros devidamente validados por profissional competente de todos os relatórios emitidos relacionados à operação de armazenamento permanente de CO₂, inclusive os componentes do Plano de Monitoramento e do Plano de Contingência;

V – realizar inventário de armazenamento e vazamento de CO₂, comparando a quantidade de armazenamento e o vazamento previsto e realizado para:

- a) aferir a eficácia do projeto aprovado;
- b) garantir o cumprimento das obrigações previstas; e
- c) certificação de crédito de carbono na hipótese de acordos internacionais e legislação pátria que assim permitam.

VI – permitir e dar suporte à realização de auditorias e fiscalização de suas instalações de pesquisa, instalações e atividades de injeção, da



infraestrutura essencial para realização das atividades, nos registros de monitoramento realizados ou outros documentos solicitados.

CAPÍTULO V

DO MONITORAMENTO E DA GESTÃO DAS ATIVIDADES

Art. 12. As atividades de monitoramento e gestão do armazenamento permanente de CO₂ deverão ser mantidas por todo o período de vigência do Termo de Outorga Qualificada, e até 20 (vinte) anos após cessação permanente da atividade, em conformidade com o Plano de Monitoramento e Plano de Contingência previstos no art. 9º.

Parágrafo único. O Operador deve manter inventário de injeção atualizado de CO₂, identificando a quantidade e origem do CO₂ injetado durante todo o período de vigência do Termo de Outorga Qualificada.

Art. 13. Os Planos de Monitoramento e de Contingência deverão ser atualizados e encaminhados para homologação da autoridade de regulação competente, nas seguintes hipóteses:

- I – mudanças no risco avaliado de vazamento, migração geológica ou outra condição identificada no local de armazenamento;
- II – mudanças no risco avaliado para o meio ambiente;
- III – alterações no risco avaliado para a saúde humana;
- IV – novos conhecimentos científicos;
- V – melhorias na tecnologia disponível e novas técnicas desenvolvidas; e
- VI – para aperfeiçoamentos, quando identificada sua necessidade.

Parágrafo único. A identificação dos riscos deve ser comunicada imediatamente à autoridade de regulação competente no tocante aos incisos I, II e III.

Art. 14. O Operador deve notificar imediatamente a autoridade de regulação competente na ocorrência de vazamentos, migração geológica anômala ou outra irregularidade no local de armazenamento.



Parágrafo único. O Operador deve empregar todas as medidas corretivas, para proteger o ambiente, a saúde humana e ativos de terceiros, de acordo com o Plano de Contingência e as boas práticas aplicadas em setores análogos.

CAPÍTULO VI

DAS RESPONSABILIDADES

Art. 15. Os danos ambientais decorrentes das atividades objeto desta Lei serão de responsabilidade do Operador, sem prejuízo da responsabilidade solidária dos demais consorciados.

Art. 16. A exploração das atividades econômicas de armazenamento de CO₂ por Operador autorizado nos termos desta Lei, quando a serviço de agente emissor de CO₂, Agente reaproveitador de CO₂, ou de terceiro interessado, constitui responsabilidade compartilhada, se circunscrevendo ao disposto nesta lei, bem como na legislação de regência.

Art. 17. A responsabilidade compartilhada tem a finalidade de:

- I – Garantir a aplicação das melhores práticas de injeção;
- II – Promover a transparência e atualidade dos inventários de injeção;
- III – Garantir a manutenção do monitoramento adequado após cessação permanente da injeção pelo Operador;
- IV – Incentivar as boas práticas de responsabilidade socioambiental.

§ 1º A atribuição de responsabilidades entre os agentes de que trata o *caput* será proporcional ao volume de CO₂ capturado e armazenado.

§ 2º A contratação de coleta, transporte, injeção, armazenamento e reaproveitamento de CO₂, não isenta as pessoas jurídicas referidas neste capítulo da responsabilidade civil por danos causados ao meio ambiente ou à saúde pública.

Art. 18. O Operador é objetivamente responsável por quaisquer danos causados pelo projeto, incluindo, mas não limitado a, danos ao meio ambiente, à saúde humana, a outros recursos ou danos a ativos de terceiros.



§ 1º O Operador é responsável pelo custo de medidas corretivas necessárias para limitar a extensão do dano e o custo das medidas de remediação associadas ao dano, devendo proceder com a sua remediação e correção integral.

§ 2º Em casos de armazenamento permanente de CO₂, a responsabilidade de que trata o *caput* será transferida à Gestora de Ativos de Armazenamento, após o encerramento do período de monitoramento de que trata o art. 17.

CAPÍTULO VII

DA GESTORA DE ATIVOS DE ARMAZENAMENTO (GAA)

Art. 19. Fica instituída a Gestora de Ativos de Armazenamento (GAA), entidade privada, sem fins lucrativos, destinada a monitorar e a gerir os ativos de armazenamento vinculados aos reservatórios geológicos de armazenamento de CO₂ após o encerramento da obrigação de monitoramento de que trata o art. 17 e predecessor à devolução da área à União.

§ 1º A transferência dos ativos de que trata o *caput* entre o Operador e a GAA deverá ser precedida de anuência da autoridade de regulação competente.

§ 2º Após a cessação permanente da atividade de armazenamento em área que componha bloco objeto de outorga, a obrigação de que trata o art. 17 poderá ser reduzida para até 5 (cinco) anos, desde que:

I – autorizada pela autoridade de regulação competente.

II – atendidos os requisitos essenciais à certificação da segurança e da estabilidade de longo prazo do reservatório.

§ 3º A GAA deverá realizar a atividade de que trata o *caput* pelo período de:

I – 20 (vinte) anos após o encerramento da obrigação de monitoramento de que trata o art. 9º;

II – Até 35 (trinta e cinco) anos, caso a área seja objeto de transferência de que o § 2º.

§ 4º A autoridade competente de que trata o art. 5º deverá estabelecer os condicionantes necessários para a transferência de ativos da GAA à União.



§ 5º O reaproveitamento de CO₂ sob responsabilidade da GAA será feito mediante pedido direcionado à autoridade a que se refere o Art. 5º, nos termos da regulamentação, que definirá o procedimento a ser adotado, bem como o preço público cobrado pela exploração.

Art. 20. O estatuto da entidade a que se refere o art. 19 deverá dispor sobre:

I – condições para assunção dos riscos e responsabilidades;

II – contribuições do Agente emissor de CO₂ e do Operador, para manutenção da entidade;

III – política de aplicação dos recursos e de celebração de seguros para manutenção do risco financeiro de longo prazo em níveis compatíveis com atividades de baixo risco correlatas;

IV – limites de responsabilidade dos contribuidores em relação ao patrimônio;

V – limite de responsabilidade da entidade em relação ao patrimônio próprio.

Parágrafo único. O estatuto de que trata o *caput* deverá ser submetido para aprovação da autoridade competente do art. 5º.

CAPÍTULO VIII

DO ACESSO À INFRAESTRUTURA DE ARMAZENAMENTO E TRANSPORTE DE CO₂

Art. 21. A autoridade de regulação de que trata essa Lei exercerá fiscalização de modo a garantir acesso à infraestrutura essencial para transporte de CO₂ qualificáveis como restrição de acesso por monopólio ou oligopólio.

§ 1º O agente responsável pela etapa de transporte deve manter suas operações com independência e autonomia em relação aos agentes participantes da captura, reaproveitamento e estocagem de CO₂.

§ 2º O acesso de que trata o *caput* será remunerado, e deverá abranger premissas de viabilidade técnica, econômica e financeira para concessão de acesso parcial da infraestrutura para os agentes operadores.

§ 3º O agente solicitante do acesso compartilhará os riscos com os operadores da infraestrutura essencial, nos termos do regulamento.

Art. 22. O acesso por agentes que não tenham relação societária direta ou indireta com o controlador dos projetos de estocagem de CO₂ de que trata essa Lei deverá garantido pelo Termo de Outorga Qualificada, em consonância com o regulamento.

CAPÍTULO IX

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 23. Os arts. 2º, 7º e 8º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 2º**:

.....

XV – estabelecer diretrizes para a adoção progressiva da captura de carbono, por armazenamento ou reaproveitamento, visando o atingimento de uma matriz energética de impacto neutro de emissões no ciclo de vida.

.....” (NR)

“**Art. 7º** Fica instituída a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, entidade integrante da Administração Federal Indireta, submetida ao regime autárquico especial, como órgão regulador da indústria de petróleo, gás natural, seus derivados, biocombustíveis e do armazenamento geológico de dióxido de carbono, vinculada ao Ministério de Minas e Energia.

.....” (NR)

“**Art. 8º** A ANP terá como finalidade promover a regulação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo, do gás natural, dos biocombustíveis e das atividades de armazenamento geológico e armazenamento temporário de dióxido de carbono, cabendo-lhe:

.....

IV – elaborar os editais e promover as licitações para a concessão de exploração, desenvolvimento e produção, incluindo mecanismos de captura de carbono em atendimento às diretrizes do CNPE, celebrando os contratos delas decorrentes e fiscalizando a sua execução;



.....

VII – fiscalizar diretamente, ou mediante convênios com órgãos dos Estados e do Distrito Federal, as atividades integrantes da indústria do petróleo, do gás natural dos biocombustíveis, e das atividades de armazenamento geológico de dióxido de carbono, bem como aplicar as sanções administrativas e pecuniárias previstas em lei, regulamento ou contrato;

.....

IX – fazer cumprir as boas práticas de conservação e uso racional do petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis, de captura de carbono, e de preservação do meio ambiente;

.....

XI – organizar e manter o acervo das informações e dados técnicos relativos às atividades reguladas da indústria do petróleo, do gás natural, dos biocombustíveis, e das atividades de armazenamento geológico de dióxido de carbono;

.....

XXXVI – regular e autorizar as atividades relacionadas com o armazenamento geológico de dióxido de carbono no que tange a avaliação por equipe técnica especializada da proposta do projeto pela fonte estacionária ou empresa contratada.

.....

.....” (NR)

Art. 24. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Parágrafo único. O art. 8º produzirá efeitos após dois anos da data de publicação desta Lei.

JUSTIFICAÇÃO

A urgência climática vem se mostrando um dos maiores desafios deste século, demandando a junção de esforços públicos e privados no sentido de promover a transição para uma economia de baixo carbono e evitar o aumento catastrófico da temperatura global.



SF/22923.52921-72

Nesse contexto, têm sido notáveis os esforços tecnológicos para encontrar soluções que viabilizem essa contenção. Desde as soluções mais conhecidas como o reflorestamento e substituição da matriz energética por fontes de energias renováveis e limpas, passando pela melhora na eficiência de produtos e processos, até o desenvolvimento de tecnologias que permitam o sequestro permanente de dióxido de carbono no subsolo. Ciência, indústria e governo estão trabalhando continuamente para desenvolver novas e melhores soluções para viabilizar a descarbonização, e, com isso, migrar para uma economia moderna, apta a enfrentar as demandas do século XXI.

Entre as diversas estratégias disponíveis para viabilizar a descarbonização da economia, a utilização de mecanismos de sequestro geológico de carbono, ou CCS (sigla do original em inglês *Carbon Capture and Storage*), figura como essencial para aqueles setores em que, por motivo de processo produtivo ou por questões de custo, as demais alternativas acabam por não ser mostrar técnica e operacionalmente viáveis. Esse processo se baseia na possibilidade de uso de múltiplas tecnologias já maduras e que visam armazenar grandes quantidades de dióxido de carbono de forma permanente no substrato geológico, impedindo sua liberação, ou mesmo a captura direta daquele componente da atmosfera.

No plano global, a atividade de CCS tem sido apontada como elemento estratégico em diversas projeções de cenários de transição que visam atingir metas de emissões líquidas de “zero” CO₂ até 2050, e para contínua descarbonização ao longo desse século, conforme relatórios da Agência Internacional de Energia (AIE) e do Painel Intergovernamental sobre Mudança do Clima (IPCC).

Mais do que isso, segundo o relatório publicado pela AIE no final de 2021, considerando os projetos em desenvolvimento no mundo, o CCS será responsável pela captura de 40 MtCO₂/ano durante os próximos cinco anos. Espera-se uma rápida expansão das operações, e, para o horizonte de 2030, estima-se que 1,6 GtCO₂/ano seja objeto de captura via CCS globalmente, aumentando para 7,6 GtCO₂/ano em 2050.

Um dos diferenciais desse processo está relacionado ao fato de o sistema de captura poder ser integrado a diferentes tipos de infraestrutura estacionária, em que se ocorre a emissão para atmosfera de grande quantidade de dióxido de carbono, tais como usinas termelétricas por fonte fóssil, plantas de produção de fertilizantes nitrogenados, unidades de processamento de gás natural, polos petroquímicos, siderúrgicos, cimenteiros, refinarias de petróleo, ou mesmo plantas de produção de biocombustíveis. Ou seja, podem ser utilizados tanto em polos, projetos ou zonas industriais já estabelecidas, quanto em projetos novos,



desde que capazes de serem adequados à nova realidade de uma economia de baixo carbono. A consequência direta da adoção da tecnologia de CCS é a redução da pegada de carbono de atividades essenciais para a economia e, ainda, permitir que parte desses processos se tornem “carbono negativos”, como é o caso da combinação de produção de biocombustíveis e bioenergia acoplados ao sequestro geológico de carbono, fazendo com que, no final da cadeia de produção-consumo, resulte um produto que efetivamente retira dióxido de carbono da atmosfera.

É precisamente neste ponto que a implementação de CCS representa não só uma importante ferramenta de transição para uma economia de baixo carbono, mas uma grande oportunidade para o Brasil revolucionar seu setor industrial, agregar valor no País, e com mão-de-obra brasileira. Além disso, é uma oportunidade para se tornar exportador de créditos de carbono e se consolidar um país de referência no desenvolvimento sustentável. Em um contexto em que a indústria brasileira de produção de biocombustíveis é referência no país e no mundo, com reconhecido potencial de crescimento nos próximos anos, o potencial de combinação de produção de Bioenergia com CCS (BECCS) pode representar o primeiro passo para o Brasil ser mais competitivo na oferta de produtos com “emissões negativas”. É o caminho disruptivo e sem volta que se espera de um País vanguardista na seara ambiental.

Sabemos que para a concretização desse novo mercado, é necessário que haja estabilidade legal, regulatória e institucional para permitir que os agentes envolvidos se comprometam no longo prazo. Digo isso por perceber que, mesmo sendo meritórias, essas tecnologias de baixo carbono, no Brasil, estão longe de um cenário de implantação em larga escala, especialmente para o sequestro geológico de carbono. Atualmente, apenas alguns campos na região do pré-sal conseguem desenvolver a atividade de CCS, muito mais por conta de restrições no licenciamento ambiental do que pelo caminho do incentivo para que o faça.

Ou seja, é um estágio embrionário de desenvolvimento de projetos de CCS, que ocorre, também, por conta das dificuldades observadas pelos agentes privados em investir sem que haja regras claras de como estarão endereçados os riscos do negócio, além do complexo desafio de integrar os polos industriais em que ocorrem a emissão do CO₂ aos projetos de injeção para estocagem permanente.

Entre as barreiras à implementação de projetos de CCS em larga escala, três aspectos vêm sendo apontados como estratégicos. Primeiro, os custos para construção e operação das infraestruturas; segundo, a falta de políticas de incentivos para fomentar o desenvolvimento do CCS; terceiro, a ausência ou falha na definição de questões jurídico-regulatórias relacionadas, principalmente, à etapa de armazenamento geológico do CO₂.



Portanto, claramente a implementação das atividades que formam a cadeia de CCS requer a edição de um marco regulatório específico para o seu desenvolvimento no Brasil, especialmente no que se refere à etapa de armazenamento de CO₂, uma vez que esta etapa da cadeia inaugura novos usos para o subsolo brasileiro, os quais podem representar custos e riscos econômicos para operador. A proposta que apresento busca solucionar aquele fator que é inerente à atividade legislativa, desempenhada pelos nobres membros do Congresso Nacional, definindo balizas legais, regulatórias e institucionais para que haja horizonte de longo prazo para desenvolvimento e engajamento dos agentes que assim queiram fazer, por sua conta e risco, projetos de CCS dentro de regras claras, justas e compartilhadas com a sociedade.

Ao encarar essa realidade, visualiza-se a relevância do tratamento da relações jurídicas entendidas como fundamentais para o desenvolvimento de projetos de CCS, tais como a introdução no ordenamento jurídico brasileiro de definições relacionadas a uma atividade inovadora e de traz importantes aportes tecnológicas, a definição dos critérios e condições para outorgar aos agentes privados a exploração de reservatórios geológicos para fins de armazenamento permanente de CO₂, as autoridades competentes para concessão da outorga, assim como a para a regulação de tal atividade; e a definição clara das responsabilidades do operador da injeção, bem como daqueles agentes emissores que dela se beneficiam. Isto é, o estabelecimento dos pressupostos jurídicos essenciais para promover a implementação de uma atividade urgente e necessária, sem prejuízo da garantia de segurança de operação e proteção do interesse público.

Ademais, na proposição em comento buscou-se sinalizar para outra atividade também incipiente, mas de necessário desenvolvimento, o reaproveitamento de dióxido de carbono armazenado para atividades comerciais. Entendemos que o desenvolvimento dessas atividades de produção industrial e de serviços contribui para a potencialização da captura direta e para a descarbonização da economia como um todo. Com a contribuição para o avanço tecnológico em atividades aptas a aproveitar o carbono sequestrado entendemos estar habilitando a economia brasileira a assumir o papel de destaque para uma nova economia global, verdadeiramente sustentável, no ritmo que se mostrar necessário, com as devidas balizas jurídicas.

Nesse contexto, o Projeto de Lei proposto é fruto da pesquisa desenvolvida ao longo de quatro anos por cientistas brasileiros na Universidade de São Paulo (USP), via Centro de Pesquisa para Inovação em Gases de Efeito Estufa (*Research Centre for Greenhouse Gas Innovation – RCGI*), um lócus de excelência da parceria entre indústria, governos e universidade pública para encontrar soluções para os problemas aqui elencados. Os recursos foram oriundos da cláusula de P&D dos contratos de concessão de petróleo e gás do Brasil,



geridos pela ANP, e da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp), e nos mostram a importância de nos mantermos atentos às tentativas de desmonte da pesquisa nacional. Em verdade, o esforço culminado pela edição desta proposição normativa se apresenta como exemplificativo da potência contida na convergência virtuosa entre Estado, Mercado e Sociedade Civil articulados em prol do desenvolvimento científico orientado pelo interesse público iluminado pelo farol da sustentabilidade.

Prezados colegas Senadores e Senadoras, mais do que uma proposição legislativa, trata-se de um marco importante para a recuperação do País em termos de pauta ambiental e de recuperação da agenda econômica voltada para o futuro, com perspectiva de desenvolvimento de um novo mercado global para transição energética, assegurando ao nosso país o papel de vanguarda. É por isso que peço apoio para que apreciemos, com a brevidade e urgência necessárias, o marco legal para o CCS no Brasil.

Sala das Sessões,

Senador JEAN PAUL PRATES



SF/22923.52921-72

LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>

- art225

- Lei nº 6.938, de 31 de Agosto de 1981 - Lei da Política Nacional do Meio Ambiente - 6938/81

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1981;6938>

- Lei nº 9.478, de 6 de Agosto de 1997 - Lei do Petróleo; Lei da ANP; Lei da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis; Lei de Petróleo e Gás - 9478/97

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9478>

- art2

- art7

- art8

4



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

PARECER N° , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 2.444, de 2022, do Senador Fernando Collor, que *altera a Lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020, para incluir os taxistas entre os beneficiários de financiamentos do Pronampe na aquisição de veículos novos.*

Relator: Senador **IZALCI LUCAS**

I – RELATÓRIO

A Comissão de Serviços de Infraestrutura passa a examinar o Projeto de Lei (PL) nº 2.444, de 2022, do Senador Fernando Collor, que *altera a Lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020, para incluir os taxistas entre os beneficiários de financiamentos do Pronampe na aquisição de veículos novos.* PRONAMPE é a sigla que identifica o Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte, cujo objeto é o desenvolvimento e o fortalecimento dos pequenos negócios.

A Lei nº 13.999, de 2022, passaria a vigorar com um novo artigo 3º-B, que permite às pessoas físicas “detentoras de autorização ou permissão do poder público local para o exercício da atividade de taxista” contratar financiamentos pelo Pronampe para aquisição de veículo novo. Ficam regulamentados a taxa máxima de juros (SELIC + 2% ao ano), o prazo de pagamento (até 60 meses), o valor da operação (até R\$ 135 mil), a porcentagem máxima de financiamento em relação ao valor do veículo (90%), o prazo máximo de carência (90 dias), a periodicidade para utilização do crédito especial (uma vez a cada três anos), a forma de garantia (alienação fiduciária do veículo) e os equipamentos adicionais permitidos (adaptação para acessibilidade, taxímetro com biometria, luminoso e impressora).



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

A norma resultante da aprovação do PL teria vigência imediata.

Justifica o autor sua proposição afirmando que os taxistas vêm sofrendo com as altas taxas de juros na aquisição de veículos novos. O Senador Fernando Collor informa ainda que os financiamentos de veículos novos com recursos do BNDES têm atingido taxas de juros superiores a 20% ao ano, enquanto as operações com recursos livres ultrapassam 27% ao ano, em média. Em função disso, prossegue, vários municípios brasileiros vêm permitindo que o serviço de táxis seja prestado com veículos cada vez mais antigos, solução que é considerada indesejável por trazer riscos de acidentes, elevar os níveis de poluição atmosférica e elevar os custos de manutenção dos taxistas.

A matéria foi recebida pelo Plenário desta Casa em 9 de setembro de 2022, tendo sido encaminhada à Comissão de Serviços de Infraestrutura, e posteriormente à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), para decisão terminativa. Foi apresentada, no prazo regimental, a Emenda nº 1-T, do próprio Senador Fernando Collor. A emenda eleva o limite da operação para R\$ 200 mil, e inclui entre os itens financiáveis o kit para conversão do veículo para operação com Gás Natural Veicular (GNV).

II – ANÁLISE

Como cabe à CAE a decisão terminativa, passamos a analisar o mérito da proposta e da emenda apresentada sob a ótica do transporte individual público, conforme preconiza o art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal.

É verdade que os taxistas enfrentam uma situação muito difícil na grande maioria dos mercados. Portanto, o PL merece aprovação.

Contudo, há algumas ponderações a fazer. O empréstimo subsidiado não deve se tornar por si só fonte de renda para o taxista, na forma da revenda do veículo adquirido em condições vantajosas antes do fim de sua vida útil. Assim, propomos que os empréstimos possam ser tomados a cada oito anos, idade que boa parte das prefeituras adota para a troca dos veículos, e que nos parece bastante razoável com a tecnologia atual. Por outro lado, o prazo máximo do financiamento seria estendido para abarcar esse tempo, reduzindo as prestações para os taxistas, de modo a aliviar seus caixas nos primeiros anos de operação, ou permitir investimentos maiores no serviço.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

A emenda nº 1-T também é meritória. Os preços de veículos têm subido fortemente devido às restrições de produção causadas pela pandemia de covid-19, com os veículos mais baratos do Brasil atingindo já o patamar de 70 mil reais. E a maioria das cidades têm exigências de tamanho de porta-malas e potência mínima dos táxis que inviabiliza a compra de veículos populares para o serviço. Assim, o empréstimo de R\$ 135.000 para a aquisição de veículos novos exigirá significativo aporte de recursos próprios dos taxistas, o que não parece factível nesse momento.

Em relação ao GNV, embora seja uma boa tecnologia, fato é que o mundo caminha para a mobilidade elétrica, que apresenta vantagens evidentes não só em termos de emissões locais e globais, como também no seu custo operacional. A viabilidade econômica é melhor, justamente, para aqueles motoristas que percorrem mais quilômetros por dia, como é o caso dos veículos de aluguel. Sabemos, porém, que essa opção exige uma disponibilidade de estações de recarga que ainda não está totalmente desenvolvida, de modo que seu uso deve ser incentivado justamente por políticas públicas como a que analisamos aqui, de modo a criar uma massa crítica de veículos que atraia novos investimentos em infraestrutura. Notamos, porém, que o valor necessário para adquirir um veículo 100% elétrico ou híbrido *plug-in* compatível com o serviço de táxi pode chegar facilmente a R\$ 400 mil, motivo pelo qual propomos a elevação do valor máximo financiável para os taxistas que façam essa opção.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela aprovação do PL nº 2.444, de 2022, e da emenda de nº 1-T, com as emendas que apresentamos a seguir:

EMENDA Nº -

Substituam-se, no art. 1º do PL nº 2.444, de 2022, as expressões “60 (sessenta) meses” e “três anos”, nas redações propostas respectivamente para o inciso II do *caput* e para o § 2º do *caput* do art. 3º-B da Lei nº 13.999, de 2020, por “noventa e seis meses”.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

EMENDA Nº -

Substitua-se, no art. 1º do PL nº 2.444, de 2022, a redação proposta para o inciso III do *caput* do art. 3º-B da Lei nº 13.999, de 2020, pelo seguinte texto:

III - valor da operação limitado, conforme o tipo de veículo adquirido:

a) ao menor valor entre R\$ 360.000 (trezentos e sessenta mil reais) e 90% da soma dos custos dos seguintes itens:

1. veículo novo com tração elétrica e bateria recarregável por fonte externa, com ou sem motor auxiliar a combustão;

2. carregador de corrente alternada, fixo ou portátil, compatível com o veículo;

3. taxímetro com biometria, luminoso e impressora;

4. equipamento de adaptação para acessibilidade, quando for o caso; ou

b) ao menor valor entre R\$ 200.000 (duzentos mil reais) e 90% da soma dos custos dos seguintes itens:

1. veículo novo com tração por motor a combustão, ou por motor elétrico com bateria abastecida por motor a combustão, ou ambos;

2. conjunto completo para utilização do gás natural veicular, quando for o caso;

3. taxímetro com biometria, luminoso e impressora;

4. equipamento de adaptação para acessibilidade, quando for o caso;

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 2444, DE 2022

Altera a Lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020, para incluir os taxistas entre os beneficiários de financiamentos do Pronampe na aquisição de veículos novos.

AUTORIA: Senador Fernando Collor (PTB/AL)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Collor

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

Altera a Lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020, para incluir os taxistas entre os beneficiários de financiamentos do Pronampe na aquisição de veículos novos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Dê-se a seguinte redação ao Capítulo II-A da Lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020:

“CAPÍTULO II-A

DOS PROFISSIONAIS LIBERAIS E DOS TAXISTAS

Art. 3º-A

.....

Art. 3º-B As pessoas físicas detentoras de autorização ou permissão do poder público local para o exercício da atividade de taxista poderão contratar financiamentos pelo Pronampe para aquisição de veículo novo, observadas as seguintes condições:

I - taxa de juros anual máxima igual à taxa do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia (Selic), acrescida de 2,0% (dois por cento);

II - prazo de até 60 (sessenta) meses para o pagamento;

III - valor da operação limitado a 90% (noventa por cento) do custo de aquisição de veículo novo, equipamento de adaptação para acessibilidade, taxímetro com biometria, luminoso e impressora ou R\$ 135 mil (cento e trinta e cinco mil reais), o que for menor; e



SF/22474.43746-00



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Fernando Collor

IV – alienação fiduciária em garantia da operação, que deverá ter o início de sua execução, no máximo, a partir do nonagésimo dia de eventual inadimplência.

§ 1º Com exceção do expressamente disposto neste artigo, todas as demais disposições do Pronampe deverão ser observadas para as operações de que trata este artigo.

§ 2º Só poderão se beneficiar da linha de crédito de que trata este artigo os detentores de autorização ou permissão do poder público local para o exercício da atividade de taxista que não tenham contraído operações de crédito no Pronampe nos três anos anteriores à data de contratação.

§ 3º A garantia do Pronampe nas operações de que trata este artigo será subsidiária e nunca superior ao valor da dívida que sobejar ao apurado na execução da garantia principal prevista no inciso IV deste artigo.”

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

JUSTIFICAÇÃO

A categoria dos taxistas vem, há anos, sofrendo uma sequência de revezes: competição predatória, elevação contínua do preço dos combustíveis e, mais recentemente, em função da pandemia de covid, inflação elevada com reflexos sobre a taxa de juros na aquisição de veículos novos.

A política monetária contracionista promovida pelo Banco Central, em resposta à elevação da inflação no Brasil e no mundo, provocou a alta da Taxa de Longo Prazo (TLP). Com isso, os financiamentos de veículos novos com recursos do BNDES deixaram de ser suportáveis. A TLP para setembro de 2022 está em IPCA + 5,21% ao ano. O custo final para um taxista de um financiamento com linhas de crédito do BNDES será ainda acrescido da remuneração daquela instituição e do agente financeiro contratante na ponta, resultando em uma taxa de mais de 20% ao ano. Nos financiamentos para aquisição de veículos com recursos livres, os juros médios foram de 27,4%, no mês de junho, segundo a última apuração de dados de crédito publicada pelo Banco Central.

A conjunção desses fatores tem levado à obsolescência da frota de taxis no Brasil, o que traz riscos para usuários e motoristas; eleva os níveis de



SF/22474.43746-00



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Fernando Collor

poluição atmosférica nas grandes cidades; e reduz os já depauperados ganhos dos taxistas, pela elevação dos custos de manutenção de seus veículos.

Vários municípios brasileiros, como Rio de Janeiro, Salvador e Porto Alegre, vêm, de forma paliativa, estendendo a vida útil permitida dos taxis. Essa, contudo, não é uma solução duradoura. Os custos crescentes com manutenção acabarão por exaurir toda a rentabilidade na atividade.

Têm sido frequentes os relatos de excesso de jornada por parte dos taxistas Brasil afora. Em Salvador, apenas para exemplificar, taxistas têm dormido em seus carros para, no fim da madrugada, retomarem sua jornada de trabalho, que se prolonga por mais de 24 horas, sem retorno a casa. Além da desumanidade desse excesso de trabalho sem descanso, existe também o aumento do risco para os próprios taxistas e seus passageiros.

Esta proposição tem por objetivo incluir os taxistas entre os beneficiários de financiamentos no âmbito do Pronampe, especificamente para aquisição de veículos novos.

As operações terão prazo máximo de sessenta meses e juros equivalentes à taxa Selic + 2% ao ano. Para que não haja impacto sobre o Fundo Garantidor de Operações (FGO), prevê-se que as operações terão necessariamente garantia de alienação fiduciária e que o valor do empréstimo não poderá ser superior a 90% do valor do veículo. A solidez dessa sistemática de garantia real – diferentemente das demais operações do Pronampe – é o que torna viáveis esses financiamentos e, importante, eliminando qualquer risco de custos adicionais para o Tesouro Nacional. É uma proposta fiscalmente responsável.

Por essas razões – e visando a minorar parte das injustiças a que os taxistas vêm sendo submetidos – peço o apoio dos Pares a esta iniciativa.

Sala das Sessões,

Senador FERNANDO COLLOR



LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 13.999, de 18 de Maio de 2020 - LEI-13999-2020-05-18 - 13999/20
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2020;13999>



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Collor

EMENDA Nº

(ao PL nº 2.444, de 2022)

Dê-se ao inciso III do art. 3º-B da Lei nº 13.999/2020, nos termos do que dispõe o art. 1º do PL nº 2.444/2022, a seguinte redação:

“Art. 1º

“CAPÍTULO II-A

DOS PROFISSIONAIS LIBERAIS E DOS TAXISTAS

Art. 3º-A

.....

Art. 3º-B

.....

III - valor da operação limitado a 90% (noventa por cento) do custo de aquisição de veículo novo, equipamento de adaptação para acessibilidade, taxímetro com biometria, luminoso, impressora e conjunto completo para utilização do gás natural veicular ou R\$ 200 mil (duzentos mil reais), o que for menor; e

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda inclui, na relação dos equipamentos passíveis de financiamento, o Conjunto Completo (kit) para Utilização do Gás Natural Veicular (GNV) e altera para R\$ 200 mil o valor máximo do veículo a adquirir, de modo a compatibilizar este valor com o prescrito na Lei nº 14.287/2021.





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Fernando Collor

As associações de taxistas nos informam que o Kit GNV possibilita uma redução considerável no custo de operação do veículo, pois o gás natural não umidifica os equipamentos internos do carro, diminuindo a chance de corrosão e a ocorrência de danos às peças.

Merece atenção especial o fato de o GNV, pela sua composição química, ser menos capaz, em relação à gasolina, de emitir poluentes que prejudicam o meio ambiente. O Gás Natural Veicular é considerado uma resposta bastante sustentável aos questionamentos que temos discutido desde a ECO-92, na qual iniciamos o estabelecimento de parâmetros seguros de desenvolvimento sustentável para o mundo, com a proteção da natureza e a melhoria da qualidade de vida para as gerações futuras.

Com esses dados, contamos com o apoio dos ilustres Senadores para a aprovação desta relevante emenda.

Sala das Sessões,

Senador FERNANDO COLLOR



SF/22615.34475-92

5



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.



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](#)

6

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



7



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)

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, inclusão de representante da Polícia Rodoviária Federal - PRF como convidado da Audiência Pública a ser realizada (REQ 30/2023) pela Comissão de Serviços de Infraestrutura - CI em conjunto com a Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional - CRE

Sala da Comissão, 24 de maio de 2023.

Senador Wellington Fagundes
(PL - MT)