



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 7^a REUNIÃO

(1^a Sessão Legislativa Ordinária da 57^a Legislatura)

**11/04/2023
TERÇA-FEIRA
às 09 horas**

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



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**7ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 1ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 11/04/2023.**

7ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA

terça-feira, às 09 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	REQ 29/2023 - CI - Não Terminativo -		9
2	REQ 30/2023 - CI - Não Terminativo -		12
3	REQ 34/2023 - CI - Não Terminativo -		16
4	PL 2474/2020 - Não Terminativo -	SENADOR LUIS CARLOS HEINZE	20
5	PL 4643/2020 - Não Terminativo -	SENADOR EVERTON	33
6	PL 1717/2019 - Terminativo -	SENADOR WELLINGTON FAGUNDES	42

7	PL 877/2022 - Terminativo -	SENADOR WEVERTON	52
---	---------------------------------------	-------------------------	----

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Confúcio Moura

VICE-PRESIDENTE: Senadora Augusta Brito

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES

Bloco Parlamentar Democracia(PDT, MDB, PSDB, REDE, 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 Jader Barbalho(MDB)(2)(5)	PA 3303-9831 / 9827 / 9832
Rodrigo Cunha(UNIÃO)(2)	AL 3303-6083	3 VAGO(2)(6)(5)	AP 3303-6777 / 6568
Eduardo Braga(MDB)(2)	AM 3303-6230	4 Randolfe Rodrigues(REDE)(2)(5)	AL 3303-6266 / 6293
Veneziano Vital do Rêgo(MDB)(2)	PB 3303-2252 / 2481	5 Fernando Farias(MDB)(2)	PI 3303-6130 / 4078
Confúcio Moura(MDB)(2)	RO 3303-2470 / 2163	6 Marcelo Castro(MDB)(2)	PR 3303-1635
Carlos Viana(PODEMOS)(2)	MG 3303-3100	7 Oriovisto Guimarães(PODEMOS)(2)	CE 3303-6460 / 6399
Weverton(PDT)(2)	MA 3303-4161 / 1655	8 Cid Gomes(PDT)(2)	SE 3303-9011 / 9014 / 9019
Izalci Lucas(PSDB)(2)	DF 3303-6049 / 6050	9 Alessandro Vieira(PSDB)(2)	

SUPLENTES

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PSB, PT, PSD)

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)(7)	BA 3303-1464 / 1467	4 Omar Aziz(PSD)(4)	AM 3303-6579 / 6581
Augusta Brito(PT)(4)	CE 3303-5940	5 Humberto Costa(PT)(4)	PE 3303-6285 / 6286
Teresa Leitão(PT)(4)	PE 3303-2423	6 Rogério Carvalho(PT)(4)	SE 3303-2201 / 2203
Beto Faro(PT)(4)	PA 3303-5220	7 Fabiano Contarato(PT)(4)	ES 3303-9054
Chico Rodrigues(PSB)(4)	RR 3303-2281	8 Jorge Kajuru(PSB)(4)	GO 3303-2844 / 2031

Bloco Parlamentar Vanguarda(PL, NOVO)

Wellington Fagundes(PL)(1)	MT 3303-6219 / 3778 / 3772 / 6213 / 3775	1 Jaime Bagattoli(PL)(1)	RO 3303-2714
Wilder Morais(PL)(1)	GO 3303-6440	2 Jorge Seif(PL)(1)	SC 3303-3784 / 3807
Eduardo Gomes(PL)(1)	TO 3303-6349 / 6352	3 Astronauta Marcos Pontes(PL)(1)	SP 3303-1177 / 1797

Bloco Parlamentar PP/REPUBLICANOS(PP, REPUBLICANOS)

Tereza Cristina(PP)(1)	MS 3303-2431	1 Laércio Oliveira(PP)(1)	SE 3303-1763 / 1764
Luis Carlos Heinze(PP)(1)	RS 3303-4124 / 4127 / 4129 / 4132	2 Esperidião Amin(PP)(1)	SC 3303-6446 / 6447 / 6454
Cleitinho(REPUBLICANOS)(1)	MG 3303-3811	3 Mecias de Jesus(REPUBLICANOS)(1)	RR 3303-5291 / 5292

- (1) Em 07.03.2023, os Senadores Wellington Fagundes, Wilder Morais, Eduardo Gomes, Tereza Cristina, Luis Carlos Heinze e Cleitinho foram designados membros titulares, e os Senadores Jaime Bagattoli, Jorge Seif, Astronauta Marcos Pontes, Laércio Oliveira, Esperidião Amin e Mecias de Jesus membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a Comissão (Of. 53/2023-BL VANG).
- (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 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).
- (8) Em 21.03.2023, a Comissão reunida elegeu a Senadora Augusta Brito Vice-Presidente deste colegiado (Of. nº 29/2023-CI).

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

**1^a SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
57^a LEGISLATURA**

Em 11 de abril de 2023
(terça-feira)
às 09h

PAUTA
7^a Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

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

PAUTA

ITEM 1

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA N° 29, DE 2023

Requer a realização de audiência pública com o objetivo de discutir o projeto de privatização da Rodovia Federal BR-364, no trecho entre os municípios de Vilhena até o município de Porto Velho (RO), buscando esclarecer os pontos positivos da ação federal, os estrangulamentos de acessos, a inclusão de obras essenciais como viadutos, travessias subterrâneas urbanas, rotatória nos entroncamentos das rodovias estaduais com o eixo principal da BR-364.

Autoria: Senador Jaime Bagattoli

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

ITEM 2

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA N° 30, DE 2023

Requer a realização de audiência pública, 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 \(CI\)](#)

ITEM 3

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA N° 34, DE 2023

Requer a realização de painel com audiências públicas conjuntas da Comissão de Serviços de Infraestrutura com a Comissão de Meio Ambiente, com o objetivo de debater o potencial e os desafios para viabilizar a economia de hidrogênio sustentável como fonte renovável de energia no país, de sua utilização na indústria e a sua contribuição para a redução da emissão de gases de efeito estufa.

Autoria: Senador Confúcio Moura

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

ITEM 4

PROJETO DE LEI N° 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 5****PROJETO DE LEI N° 4643, DE 2020****- Não Terminativo -**

Acrescenta o art. 12-A à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para incluir os cartões de crédito e débito como meio de pagamento de tarifas de pedágios em rodovias federais.

Autoria: Senador Eduardo Girão**Relatoria:** Senador Weverton**Relatório:** Pela aprovação, com a emenda que apresenta**Observações:**

1. *Após deliberação na CI, a matéria vai à CAE, terminativamente*
2. *Em 04/04/2023 foi lido o relatório e concedida vista coletiva*
3. *Votação simbólica*

Textos da pauta:[Relatório Legislativo \(CI\)](#)[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)**ITEM 6****PROJETO DE LEI N° 1717, DE 2019****- Terminativo -**

Altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir a rodovia BR-431 no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação.

Autoria: Senador Lucas Barreto**Relatoria:** Senador Wellington Fagundes**Relatório:** Pela aprovação, com a emenda que apresenta**Observações:****Votação nominal****Textos da pauta:**[Relatório Legislativo \(CI\)](#)[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)**ITEM 7****PROJETO DE LEI N° 877, DE 2022****- Terminativo -**

Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória nos preços dos serviços de praticagem

Autoria: Senador Nelsinho Trad**Relatoria:** Senador Weverton

Relatório: Pela aprovação, com a emenda que apresenta

Observações:

1. *Em 04/04/2023 foi lido o relatório e concedida vista coletiva*
2. *Votação nominal*

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

1



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

REQUERIMENTO N° DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de discutir o projeto de privatização da Rodovia Federal BR-364, no trecho entre os municípios de Vilhena até o município de Porto Velho - RO, buscando esclarecer os pontos positivos da ação federal, os estrangulamentos de acessos, a inclusão de obras essenciais como viadutos, travessias subterrânea urbana, rotatória nos entroncamentos das rodovias estaduais com o eixo principal da BR-364.

Proponho para a audiência a presença do Exmo. Sr. Renan Filho, Ministro dos Transportes.

JUSTIFICAÇÃO

Rondônia tem como única alternativa de transporte intermodal de ligação entre o norte do Brasil e as demais regiões, o eixo asfaltado da Rodovia Federal BR-364, estrada responsável pelo escoamento das safras do Estado, do corredor de grãos do noroeste do Mato Grosso e principal via de abastecimento de alimentos dos Estados do Acre, Amazonas, Roraima e parte do Estado do Pará.

A Rodovia Federal BR-364 de esperança do progresso nas décadas de 80 e 90 com o crescimento sócio econômico dos Estados servidos pelo eixo rodoviário, passou nos tempos atuais, como a estrada da morte, além do estrangulamento de veículos pesados, oriundos do escoamento das safras agrícolas.

No governo que saiu, foi apontado uma proposta de privatização, como alternativa de buscar os investimentos privados, frente a escassez dos recursos públicos para duplicação de trechos importantes, construção da terceira faixa e construção de viadutos, passagens subterrânea, passarelas de pedestres e rotatórias nos entroncamento das rodovias estaduais, como forma de dar uma resposta rápida as populações dos 52 municípios do atual caos que se tornou utilizar a rodovia BR-364 como única opção de deslocamento e dar continuidade ao processo econômico regional.

Diante dos motivos já enumerados e buscando construir total transparência a sociedade de Rondônia dos avanços e pontos negativos da provável privatização da Rodovia Federal BR-364 é que proponho a presente proposta de audiência pública.

Sala da Comissão, 27 de março de 2023.

**Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)**

2



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Wellington Fagundes

REQUERIMENTO N° DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, em conjunto com a Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, com o objetivo de debater a implantação da rodovia Binacional Brasil-Bolívia.

Localizado na região central da América do Sul, Mato Grosso é um grande produtor de grãos e proteína animal, registrando produtividade que o coloca entre os primeiros do mundo no que diz respeito à soja, algodão, milho e carne, com capacidade de aumentar a sua produção e de contribuir para a segurança alimentar da população mundial. Porém enfrenta gargalos para o escoamento de sua produção, voltada em grande parte para o mercado internacional. Isso em decorrência da sua localização distante de todos os portos do continente americano.

Hoje, grande parte da produção é escoada pelos portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR), aonde chega por rodovias ou pela Ferrovia Vicente Vuolo (que liga Rondonópolis-MT a Santos), o que encarece o custo do frete e prejudica a competitividade desses produtos. De lá, esses produtos percorrem a costa brasileira, até chegar ao canal de Panamá e acessar os mercados asiáticos, onde estão os principais parceiros comerciais de Mato Grosso.

Há pelo menos três décadas, produtores de Mato Grosso trabalham no sentido de viabilizar uma saída para o Pacífico, o que representaria menor custo de frete e acesso mais rápido aos mercados asiáticos.

Hoje, essa alternativa está sendo trabalhada pelo Comitê Pró-Asfaltamento e Integração Brasil-Bolívia, formado por prefeitos da região do Vale do Guaporé-MT, que vislumbraram a possibilidade de ligação entre Vila Bela da Santíssima Trindade-MT a San Ignácio, na Bolívia, mediante a pavimentação de menos de 250 km de rodovia.

São 84 km entre Vila Bela e a fronteira em rodovia de chão. A ordem de serviço para elaboração do projeto de pavimentação já foi assinada pelo governador Mauro Mendes.

Do lado boliviano, são 144 km entre a fronteira e San Ignácio (Departamento de Santa Cruz) e o governo boliviano também já autorizou a realização de projeto para a pavimentação do trecho.

A partir de San Ignácio, todas as rodovias são pavimentadas até chegar aos portos do Norte do Chile (Arica, Iquique e Antofagasta) e Sul do Peru (Matarani e Illo).

Mas, além da pavimentação das rodovias, fundamental para viabilizar o transporte de cargas e passageiros, é preciso envolver outras questões, como o controle aduaneiro, controle fitossanitário e de entrada de pessoas entre ambos os países.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- o Exmo. Sr. Renan Filho, Ministro dos Transportes;
- o Exmo. Sr. Mauro Vieira, Ministro das Relações Exteriores;
- o Exmo. Sr. Mauro Mendes, Governador de Mato Grosso;
- o Exmo. Sr. Wilfredo Rojo Parada, Embaixador da Bolívia;
- o Exmo. Sr. André Bringsken, Prefeito de Vila Bela da Santíssima Trindade- MT;
- o Senhor Pedro Lacerda, Presidente do Comitê Pró-Asfaltamento e Integração Brasil-Bolívia;

-
- o Senhor Vilmondes Tomain, Presidente da Federação de Agricultura de Mato Grosso;
 - o Senhor Miguel Mendes, Presidente da Associação dos Transportes de carga de Mato Grosso.

JUSTIFICAÇÃO

Dessa forma, entendemos que, por se tratar de uma Rodovia Binacional que envolve países vizinhos, sugerimos a realização de uma audiência pública para avançarmos no sentido de ações conjuntas do Brasil e Bolívia e caminhar no sentido da consolidação de tão importante projeto para todo o Brasil e, especialmente, para Mato Grosso.

Sala da Comissão, 24 de março de 2023.

**Senador Wellington Fagundes
(PL - MT)**

3



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador CONFÚCIO MOURA

REQUERIMENTO N° DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, em conjunto com a Comissão de Meio Ambiente, com o objetivo de *realização de painel com audiências públicas CONJUNTAS com a Comissão de Serviços de Infraestrutura - CI, com o objetivo de debater o potencial e os desafios para viabilizar a economia de hidrogênio sustentável* como fonte renovável de energia no país, de sua utilização na indústria e a sua contribuição para a redução da emissão de gases de efeito estufa.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- representante do Ministério de Minas e Energia (MME);
- representante do Ministério do Meio Ambiente (MMA);
- representante do Ministério de Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI);
- representante do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC);
- representante da Confederação Nacional da Indústria (CNI);
- representante do Conselho Federal de Química (CFQ);
- representante da Associação Brasileira de Hidrogênio (ABH2);
- representante da Associação Brasileira da Indústria Química (ABIQUIM);
- representante da Associação Brasileira da Indústria de Álcalis (ABICLOR);
- representante da Empresa de Pesquisa Energética (EPE).

JUSTIFICAÇÃO

A corrida pela descarbonização da economia não é novidade. O Brasil, sabidamente, tem uma posição de destaque no cenário mundial, em função de seu

potencial em energias renováveis, haja vista nossa matriz elétrica ser composta majoritariamente por fontes renováveis hídrica e, nos últimos anos, eólica e solar.

O País tem enorme potencial para o hidrogênio verde, pois as fontes eólica e solar viabilizam a geração do hidrogênio verde. Potencial este não apenas como mercado consumidor, mas exportador.

A transição energética, contudo, demanda investimentos para viabilizar a nova economia e soluções que permeiam o debate da carência de infraestrutura para garantir armazenamento de hidrogênio, infraestrutura portuária e integração da geração com sistemas de distribuição, a título de exemplo.

Embora a matriz energética brasileira seja majoritariamente proveniente de fontes renováveis (61,8% de hidrelétricas), ainda há muito a ser explorado para que diferentes setores se tornem mais sustentáveis. Uma das soluções que tem ganhado força nos últimos anos é a adoção do hidrogênio sustentável. Dados da Agência Internacional de Energia (IEA) apontam que, desde o ano 2000, cerca de 990 projetos de hidrogênio foram identificados no mundo (67 países com pelo menos uma iniciativa sustentável na área). No Brasil, são apenas quatro projetos dessa natureza.

A Confederação Nacional da Indústria – CNI tem defendido que o país tem todas as condições para ser protagonista no processo de descarbonização da economia no mundo através de tecnologias limpas como o hidrogênio verde. Para a CNI, além das vantagens econômicas ao país, o hidrogênio sustentável seria extremamente viável ao Brasil em termos de produção.

Em seu estudo¹, identificou duas modalidades de produção adequadas para uso no setor industrial:

1) O hidrogênio verde, produzido a partir de fontes renováveis, como energia solar e eólica sem emissão de gases de efeito estufa; e

2) O hidrogênio azul, obtido a partir do gás natural e com emissões reduzidas por meio da tecnologia de captura e armazenamento de carbono.

Entre os ramos que mais se beneficiariam do uso imediato da produção de hidrogênio sustentável, estariam os setores industriais de refino e fertilizantes, por serem grandes consumidores dessa matéria prima. No caso da siderurgia, metalurgia, cimento e cerâmica, a adoção do hidrogênio sustentável seria de curto e médio prazo.

Além de surgir como oportunidade para descarbonizar a indústria nacional, o hidrogênio verde também poderia ser exportado, em especial para a Europa. Entre os potenciais parceiros do Brasil nesse negócio está a Alemanha, que tem feito acordos com diversos países para a compra de hidrogênio sustentável para uso final e modernização de seu sistema produtivo. Em troca, o país venderia ou transferiria tecnologia de produção alemã.

A ressalva é que o desenvolvimento desse tipo de solução no país dependeria de medidas estruturais, entre elas a elaboração de uma política industrial que impulsione a produção de equipamentos e a prestação de serviços, com incentivos fiscais para descarbonização dos setores, contribuindo para um desenvolvimento econômico sustentável.

Nesse sentido, a audiência pública proposta visa debater o hidrogênio sustentável no contexto das soluções de infraestrutura necessárias para garantir à sociedade brasileira os investimentos suficientes para superar os desafios e expandir nossa capacidade de geração de energia limpa, além de promover esse importante mercado de hidrogênio verde no Brasil, com ganhos a todos. Está a se tratar do impulsionamento do desenvolvimento sustentável, com geração de emprego e renda, além da inovação tecnológica, motivo pelo qual pedimos o apoio dos nobres pares com a aprovação deste requerimento

¹ Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br>.

Sala da Comissão, 4 de abril de 2023.

**Senador Confúcio Moura
(MDB - RO)**

4



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

PARECER N° , 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 benfeitoras 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 mérito, 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 vigerão 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 benéficas, 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 benéficas.

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

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

“Art. 12.....

§ 1º

III –

IV –, ou

V – entidades benfeicentes 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 benfeicentes 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 benfeicentes 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 anuênciam 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 anuênciam 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>

5



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

PARECER N° , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 4.643, de 2020, do Senador Eduardo Girão, que *acrescenta o art. 12-A à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para incluir os cartões de crédito e débito como meio de pagamento de tarifas de pedágios em rodovias federais.*

Relator: Senador **WEVERTON**

I – RELATÓRIO

A Comissão de Serviços de Infraestrutura passa a analisar o Projeto de Lei 4.643, de 2020, de autoria do Senador Eduardo Girão (Podemos, Ceará), que apresenta proposta de modificação da Lei nº 8.987, de 1995, para permitir que as concessionárias de rodovias federais implementem a utilização de cartões de crédito e débito como forma de pagamento de pedágios.

II – ANÁLISE

Em análise preliminar, podemos verificar que o presente projeto é constitucional, visto que conforme o art. 22, inciso XI e VII, da Constituição Federal, compete à União legislar sobre trânsito e transportes e política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores. Portanto, é legítimo que a União estabeleça a forma de pagamento a ser utilizada nas concessões rodoviárias.

Além disso, o PL 4.643, de 2020, está em consonância com a Lei nº 8.987, de 1995, que aponta em seu art. 6º que as concessões

pressupõem a prestação de serviço adequado, isto é, que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

Com relação ao mérito, a implementação do pagamento de pedágios com cartões de crédito e débito trará uma série de benefícios aos usuários das rodovias, como a comodidade e a segurança na realização do pagamento.

Ademais, cabe ressaltar que a grande maioria das pessoas já utiliza cartões de crédito e débito como meio de pagamento em outras áreas, como compras em estabelecimentos comerciais, por exemplo. Portanto, a implementação dessa medida não trará grandes dificuldades aos usuários das rodovias.

Não esqueçamos, o PL 4.643, de 2020 caminha em direção ao aprimoramento da qualidade do serviço de concessão de rodovias federais, não só pela comodidade que a medida trará aos usuários, mas também pela modernização do sistema de pagamento de pedágios.

Entretanto, o País tem como fundamento basilar de sua relação com os investidores o respeito aos contratos. Não seria salutar que de tempos em tempos os contratos administrativos sofressem modificações unilaterais, principalmente aquelas que pudessem desequilibrar a saúde econômico-financeira dos contratos, com repercussões regulatórias e burocráticas relevantes. Principalmente para as Agências Reguladoras, no caso à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), e para os órgãos de controle.

Segundo o anuário estatístico de transportes de 2021, a ANTT administra 23 contratos de concessões rodoviárias, que gerem 11.025 km de rodovias federais. A alteração imediata das regras de todos estes contratos, mesmo que para um fim meritório, poderia causar um efeito adverso na própria regulação dos contratos, visto que para cada um deverá ser feito uma conta específica de equilíbrio das obrigações do concessionário.

Além disso, as formas de pagamento são mutáveis com o avanço tecnológico. É bom lembrarmos que até o sal já foi usado como moeda. Há pouco tempo não conhecíamos o Pix como um método de pagamento. Os próprios cartões de crédito e débitos são invenções relativamente recentes na história das transações bancárias. Seria temerário condenar a ANTT a usar cartões de débitos e créditos de forma obrigatória e perpétua nos pedágios, se, devido ao avanço da informática, em futuro bem

próximo, tais meios de pagamento já possam ter sido totalmente substituídos por outras formas mais céleres e seguras de pagamento.

Assim, entendemos oportuno deixar tanto expresso que a nova obrigação valerá para os novos contratos licitados a partir de 1º de janeiro de 2025, quanto que os atuais contratos somente precisarão atender a nova regra quando for devida a primeira revisão quinquenal após aquela data. Dessa forma será respeitada a segurança jurídica e o devido impacto regulatório na aplicação da lei.

Finalmente, consideramos oportuno também substituir a espécie cartões de débitos e de créditos, pelo conceito: meios eletrônicos, de forma atualizada com o avanço tecnológico. Assim, quando houver o surgimento de outras formas mais seguras e céleres de pagamento que o cartão de crédito ou de débito, e certamente haverá em não muito tempo, a lei não estará obsoleta.

III – VOTO

Em razão do exposto, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 4643/2020 com a seguinte emenda:

EMENDA N°

Dê-se a seguinte redação ao Art. 12-A proposto pelo art. 1º do PL 4.643, de 2020:

“Art. 12-A. Os contratos de concessão de rodovias federais, licitados após 1º de janeiro de 2025, deverão prever a possibilidade de pagamento da tarifa de pedágio por diferentes meios eletrônicos, de forma atualizada com o avanço tecnológico, desde que não onere o consumidor.”

Parágrafo único. Os atuais contratos em vigor aplicarão a obrigação do *caput*, gradualmente, a partir das revisões quinquenais subsequentes a data de início da obrigação para os novos contratos.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador EDUARDO GIRÃO

PROJETO DE LEI N° , DE 2020

Acrescenta o art. 12-A à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para incluir os cartões de crédito e débito como meio de pagamento de tarifas de pedágios em rodovias federais.

Barcode
SF/20453.74548-00

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Acrescente-se o seguinte art. 12-A à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

“Art. 12-A. Os contratos de concessão de rodovias federais deverão prever a possibilidade de pagamento da tarifa do pedágio por diferentes meios, inclusive, obrigatoriamente, cartões de crédito e débito.”

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

JUSTIFICAÇÃO

Os meios de pagamento alternativos ao papel-moeda vêm ganhando cada vez mais espaço no sistema financeiro mundial. No Brasil, não é diferente. O uso do dinheiro em espécie é cada vez mais raro. Portanto, é indubitável a grande expressividade de arranjos já tradicionais, como os dos cartões de crédito e débito, bem como a tendência a crescimento de meios de pagamento digitais, por exemplo, via QR Code.



SF/20453.74548-00

No entanto, as concessionárias de pedágio que atuam nas rodovias federais brasileiras ainda adotam a prática arcaica de apenas aceitar o papel-moeda como meio de pagamento válido. Consequentemente, os motoristas são obrigados a carregar cédulas e moedas apenas para esse fim e, quando não se lembram ou simplesmente desconhecem tal fato, acabam impossibilitados de transitar pela rodovia, sendo obrigados a buscar alguma cidade próxima apenas com o propósito de sacar os valores devidos ao pedágio para conseguirem seguir viagem.

Além de promover desnecessária perda de tempo, a situação supracitada ainda pode gerar graves transtornos caso ocorra em locais distantes de quaisquer cidades, no período da noite ou nos finais de semana, quando muitas pessoas viajam com suas famílias e não há caixas eletrônicos disponíveis.

Sendo assim, considerando o elevado interesse público envolvido, contamos com a aprovação dos nobres Senadores e Senadoras para aprovação do presente Projeto.

Sala das Sessões,

Senador EDUARDO GIRÃO



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI

Nº 4643, DE 2020

Acrescenta o art. 12-A à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para incluir os cartões de crédito e débito como meio de pagamento de tarifas de pedágios em rodovias federais.

AUTORIA: Senador Eduardo Girão (PODEMOS/CE)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 8.987, de 13 de Fevereiro de 1995 - Lei das Concessões de Serviços Públicos;
Lei de Concessões; Lei Geral das Concessões - 8987/95
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1995:8987>

6



PARECER N° , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 1.717, de 2019, do Senador Lucas Barreto, que *altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir a rodovia BR-431 no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação.*

Relator: Senador **WELLINGTON FAGUNDES**

I RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei nº 1.717, de 2019, de autoria do Senador Lucas Barreto, que *altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir a rodovia BR-431 no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação.*

A proposição é formada por quatros artigos. O art. 1º indica o objeto da lei, qual seja, o disposto na ementa.

O segundo altera a relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal para acrescentar a rodovia BR-431.



O art. 3º determina que a designação oficial e o traçado definitivo da rodovia de ligação de que trata o art. 2º serão definidos pelo órgão competente.

O art. 4º traz a cláusula de vigência como imediata.

O autor justifica a medida dada a carência de recursos por que passa o Governo Estadual para a manutenção e desenvolvimento do plano rodoviário do Estado do Amapá.

Para o autor, a falta de recursos para as obras necessárias na rodovia constitui um entrave capaz de inibir o desenvolvimento da região, que é atendida somente por estradas em condições precárias, bem como dificulta o deslocamento da população, que cresce a cada dia, para os seus postos de trabalho e na busca de atendimento médico em outras localidades, principalmente no município vizinho de Laranjal do Jari.

O projeto foi distribuído exclusivamente a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) para 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 exclusiva nesta Comissão, compete-nos também a análise dos aspectos formais da proposição, como a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do projeto.

Quanto aos requisitos formais e materiais de constitucionalidade, consideramos que esses estão atendidos, pois, em conformidade com disposto no art. 22, inciso XI, da Constituição Federal (CF) 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 que concerne à juridicidade, o projeto corretamente altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973. Quanto à técnica legislativa, a proposição respeita a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.



Quanto ao mérito da proposição, consideramos que a inexistência da ligação rodoviária pretendida pelo autor restringe

demasiadamente as possibilidades de deslocamento da população local, bem como inibe o desenvolvimento da região.

Quanto a texto proposto, tendo em vista que já existe uma rodovia de ligação no Estado de Roraima com a nomenclatura proposta, considero adequado que o Poder Executivo seja incumbido de definir a nomenclatura oficial do trecho.

III – VOTO

Pelo exposto, somos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 1.717, de 2019, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº

(ao PL nº 1.717, de 2019)

Dê-se ao art. 2º do Projeto de Lei nº 1.717, de 2019, a seguinte redação:

“Art. 2º A tabela constante do item 2.2.2 – Relação Descritivadas Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com o acréscimo da seguinte rodovia de ligação:

‘2.2.2.....

.....

Entroncamento BR-156 – sede do município de Vitória do Jari.	AP	34	-	-
--	----	----	---	---

.....’(NR)’



Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lucas Barreto

PROJETO DE LEI DO SENADO N° , DE 2019

SF19308.39896-42

Altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir a rodovia BR-431 no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação (PNV), para incluir a BR-431.

Art. 2º A tabela constante do item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com o acréscimo da BR-431:

“2.2.2 -

LIGAÇÕES

431	Entroncamento BR-156 – sede do	AP	34	-	-
-----	--------------------------------	----	----	---	---



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lucas Barreto

município de Vitória do Jari.				
....." (NR)				

SF119308-39896-42

Art. 3º A designação oficial e o traçado definitivo da rodovia de ligação de que trata o art. 2º desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

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

JUSTIFICAÇÃO

Fruto do anseio da população de ver transformado em benefícios para a localidade os impostos gerados pelas atividades econômicas na região, o município de Vitória do Jari teve sua emancipação em 1994.

Entretanto, sua população, cuja estimativa do IBGE para 2018 era de 15.605 pessoas, sofre com as dificuldades de acesso à região, especialmente durante os períodos de chuva, quando se torna impossível transitar pelas estradas da região.

Reconhecemos o esforço do governo estadual para melhorar as condições de transporte no Estado do Amapá. Entretanto, a federalização do trecho é fundamental para o desenvolvimento econômico e social deste município, diante da carência de recursos por que passa o governo estadual para a manutenção e desenvolvimento do plano rodoviário do estado do Amapá.

A falta de recursos para as obras necessárias na rodovia constitui um entrave capaz de inibir o desenvolvimento dessa região, que é atendida somente por estradas em condições precárias. Ao mesmo tempo, dificulta o deslocamento da população, que cresce a cada dia, para os seus postos de trabalho e na busca de atendimento médico em outras localidades, principalmente no município vizinho de Laranjal do Jari.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lucas Barreto



Dessa forma, é urgente que haja intervenção do executivo federal, para que a rodovia seja plenamente implantada.

Pela importância dessa proposição, contamos com a sua aprovação pelos ilustres Parlamentares.

Sala das Sessões,

Senador LUCAS BARRETO
PSD-AP



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI

Nº 1717, DE 2019

Altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir a rodovia BR-431 no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação.

AUTORIA: Senador Lucas Barreto (PSD/AP)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 5.917, de 10 de Setembro de 1973 - Lei do PNV - 5917/73

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1973;5917>

7



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

PARECER N° , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 877, de 2022, do Senador Nelsinho Trad, que *Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória nos preços dos serviços de praticagem.*

Autor: Senador **NELSINHO TRAD**

Relator: Senador **WEVERTON**

I – RELATÓRIO

Vem para análise desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei 877, de 2022, de autoria do Senador Nelsinho Trad (PSD/MS), que apresenta proposta de modificação da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para permitir a regulamentação dos serviços de praticagem no país.

O PL dispõe de quatro artigos onde no art. 1º acrescenta inciso ao art. 12 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, estabelecendo que o serviço de praticagem é atividade essencial, de natureza privada, cujo objetivo é garantir a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a proteção ao meio ambiente.

O art. 2º altera o caput do art. 13 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para elencar as capacitações necessárias para exercer e manter a habilitação do serviço de praticagem pela Autoridade Marítima;

O Art. 3º acrescenta os arts. 12-A, 15-A, 15-B, 15-C, 15-D e 15-E, para estabelecer a constituição dos serviços de praticagem; a remuneração; os parâmetros para que a Autoridade Marítima institua anualmente a lotação dos profissionais; normas para participar no processo seletivo para a categoria de praticante de prático, e, por final, a instituição da mesma ordem de precedência e equivalência à categoria de Capitão de Longo Curso (CLC) da Marinha Mercante aos práticos, após vinte anos completos de serviço.

O art. 4º estabelece a cláusula de vigência.

Esgotado o prazo regimental, não foram recebidas emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

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

A proposição em análise altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para permitir a regulamentação dos serviços de praticagem no país.

Em relação ao mérito, concordamos com autor da matéria Senador Nelsinho Trad, de que é necessário garantir a competitividade de nossos portos e a manutenção da segurança em nossas águas e para isso, é de extrema urgência a normatização mais clara e detalhada do serviço de praticagem.

O país transporta suas riquezas pelo mar, e, também, retira do mar riquezas essenciais ao progresso de suas iniciativas. O serviço de praticagem, nesse contexto, está intimamente ligado à economia do mar brasileira.

No Brasil, o serviço de praticagem consiste na atividade realizada por práticos¹, de forma autônoma ou em sociedade simples uniprofissionais, de

¹NORMAM-12-DPC: PRÁTICO: Profissional especializado que, possuindo grande experiência e conhecimentos técnicos de navegação e de condução e manobra de navios, bem como das particularidades locais, correntes e variações de marés, ventos reinantes e limitações dos pontos de acostagem e os perigos submersos ou não, assessorará o Comandante na condução segura do navio em áreas de navegação restrita ou sensíveis para o meio ambiente.

sorte que os referidos profissionais aquaviários, em razão da sua especial capacidade técnica e familiaridade com as respectivas zonas de praticagem, assessoram embarcações e seus Comandantes, navegam e manobram os navios vindos do mar aberto e de águas profundas até sua atracação nos portos e seu retorno ao mar, passando pelos canais, rios de acesso, águas rasas, restritas e confinadas, superando as dificuldades e perigos geográficos (submersos ou não), condições meteorológicas, marés e tráfego das demais embarcações.

Para desempenharem a profissão, os práticos necessitam, inicialmente, obter aprovação em processo seletivo organizado pela Autoridade Marítima, tecnicamente rigoroso, para a categoria inicial de praticante de prático, através de submissão a avaliações escrita, psicofísica, prova de títulos e prova prático-oral (inclusive com utilização de simuladores), devendo, ainda, obterem a aprovação, após cumprir estágio de qualificação, o que os eleva à categoria de práticos das suas respectivas zonas de praticagem.

A atividade profissional do prático e o serviço de praticagem, como um todo, são intimamente associados à segurança da navegação, aqui tomada como sinônimo da expressão segurança do tráfego aquaviário, não importando as distinções entre os dois conceitos. A segurança da navegação constitui o propósito e o próprio sentido de existência do serviço de praticagem. A associação entre praticagem e segurança da navegação é milenar e o trabalho dos práticos é reconhecido como essencial e indispensável à segurança das manobras e dos deslocamentos de navios em portos e outras áreas de navegação cujas peculiaridades imponham cuidados redobrados ao navegante (HALL, 1901; DUARTE NETO, 2012; ALCÂNTARA, 2021; BUENO, 2021).

Pode-se definir o prático como o aquaviário, não-tripulante, que assessora o comandante do navio na execução das fainas de praticagem, no interior de uma zona de praticagem. O prático é um profissional de alta capacitação técnica, com profunda noção das peculiaridades da zona em que opera, e que emprega sua habilidade em favor da segurança da navegação.

Seu conhecimento e sua experiência são entendidos como essenciais à redução de riscos quando do trânsito do navio por passagens perigosas. É possível traçar os primórdios da atividade de praticagem de navios desde a Grécia e a Roma Antiga, talvez, até antes disso, no contexto das travessias costeiras realizadas pelos navegadores fenícios há mais de 4000 anos, na porção oriental do Mar Mediterrâneo (CUNLIFFE, 2001; DEMIRCI; CANIMOĞLU; ELÇİÇEK, 2022).

A importância da praticagem no cenário econômico brasileiro se viu em evidência, sobretudo, com a edição da Lei 14.301/2022 (BR do Mar), passando a ser diretamente relacionada ao chamado “Custo Brasil”. Desde então, o transporte marítimo atraiu, cada vez mais, a atenção dos principais órgãos públicos, principalmente diante da possibilidade de substituir parcialmente o modal rodoviário, e, dessa forma, contribuir para a redução geral dos custos de transporte no país.

Diante da importância dessa atividade para o desenvolvimento econômico nacional, acreditamos, portanto, que a proposição é oportuna e aperfeiçoa a atividade de praticagem no Brasil fornecendo maior segurança jurídica e estabilidade regulatória para a atividade. Resta claro, portanto, a necessidade de um único reparo que merece ser feito em relação ao art. 3º do Projeto de Lei, na modificação do inciso I do art. 15-D, cujo texto anterior poderia excluir do processo seletivo à praticante de prático, profissionais que hoje já são autorizados pela Autoridade Marítima à participação.

III – VOTO

Em razão do exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 877/2022, com a seguinte emenda:

EMENDA N° – CI

Dê-se ao inciso I do art. 15- D, na forma do art. 3º do Projeto de Lei Projeto de Lei 877 de 2022, que modifica a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, a seguinte redação:

“15-D.....

I- Aquaviários e amadores, de acordo com a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, regulamentado pelo decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998, com curso superior reconhecido pelo Ministério da Educação.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI

Nº 877, DE 2022

Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória nos preços dos serviços de praticagem

AUTORIA: Senador Nelsinho Trad (PSD/MS)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador NELSINHO TRAD

PROJETO DE LEI N° , DE 2022

Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória nos preços dos serviços de praticagem

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 12 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 1º, 2º e 3º:

“Art. 12.
.....

§ 1º O serviço de praticagem é atividade essencial, de natureza privada, cujo objetivo é garantir a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a proteção ao meio ambiente.

§ 2º O serviço de praticagem estará permanentemente disponível, de forma a prover a continuidade e a eficiência do tráfego aquaviário.

§ 3º É dever do Estado garantir a adequada e livre prestação do serviço de praticagem nos termos desta Lei.”

Art. 2º O art. 13 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 13. O serviço de praticagem será executado exclusivamente por práticos devidamente habilitados pela autoridade marítima.

§ 1º
.....

§ 2º A manutenção da habilitação do prático depende:

SF/22345.44218-74



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador NELSINHO TRAD

- I - do cumprimento da frequência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima;
- II - da realização dos cursos de aperfeiçoamento determinados pela autoridade marítima; e
- III - do cumprimento, pelo prático, das recomendações e determinações emanadas dos organismos internacionais competentes e reconhecidas pela autoridade marítima.

§ 3º

.....

§ 4º A autoridade marítima poderá conceder Certificado de Isenção de Praticagem exclusivamente a Comandantes brasileiros de navios de bandeira brasileira, que tenham pelo menos 2/3 de tripulação brasileira, até o limite de 100 metros de comprimento, sob seu comando, no interior de zona de praticagem ou em parte dela, desde que atendidos os requisitos por ela estabelecidos em regulamento específico, sendo que a isenção:

I – Não isenta o tomador de serviço da remuneração devida à praticagem local pela permanente disponibilidade do serviço e nem da comunicação à atalaia coordenadora sobre o trânsito pretendido, para embarcações a partir de 500 toneladas de arqueação bruta;

II – Será precedida de análise de risco, comprovando que a concessão não vai aumentar o risco à navegação ou colocar em perigo os canais de acesso portuários e suas estruturas adjacentes;

III – Levará em conta a necessidade do cumprimento de períodos prévios de descanso para o Comandante, a serem determinados e monitorados pela Autoridade Marítima;

IV – Dependerá, cumulativamente ou não, do cumprimento pelo candidato de:

a) seis meses de atuação prévia como Comandante do navio dentro da zona de praticagem específica ou da subzona para a qual a isenção está sendo concedida;

SF/22345.44218-74



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador NELSINHO TRAD

SF/22345.44218-74

b) Posteriormente, seis meses de realização de fainas de praticagem, assistido por prático da respectiva zona de praticagem ou sua subzona, num total nunca inferior a 12.

§ 5º Em cada Zona de Praticagem, os profissionais prestarão o serviço de acordo com uma escala de rodízio única estabelecida pela autoridade marítima, garantida a frequência de manobras que assegure a proficiência, a distribuição equânime e a disponibilidade permanente do serviço de Praticagem;

§ 6º O serviço de praticagem será obrigatório em todas as Zonas de Praticagem para embarcações com mais de 500 toneladas de arqueação bruta.” (NR)

Art. 3º A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos:

“Art. 12-A. O serviço de praticagem é constituído de prático, lancha de prático e atalaia.

Parágrafo único. Os práticos são responsáveis pela implantação e manutenção da infraestrutura e equipamentos necessários à execução do serviço, o treinamento de colaboradores, bem como a permanente disponibilidade da estrutura.”

“Art. 15-A. A remuneração do serviço de praticagem, compreende a operação de prático, lancha de prático e atalaia, além de todos os deveres, investimentos e recursos inerentes à adequada prestação do serviço, assim como o grau de complexidade da navegação, a duração, a extensão e o grau de risco das manobras.

§ 1º Caso seja necessário o revezamento de práticos, estes serão alojados com as mesmas condições dos oficiais de bordo, em camarotes individuais e independentes que garantam o conforto térmico e as efetivas condições para o descanso satisfatório dos práticos, sendo o comandante do navio responsável por garantir a adequação das instalações;

§ 2º No rito ordinário, o preço do serviço será livremente negociado entre os tomadores e prestadores do serviço, sendo possível a negociação coletiva;

§ 3º Extraordinariamente, no caso de risco de interrupção do serviço ocasionado por ausência de acordo entre as partes, comprovado pela zona de praticagem e comunicado à autoridade marítima, esta poderá arbitrar, em caráter temporário, por períodos de até doze meses, o preço



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador NELSINHO TRAD

do serviço, por meio de ato administrativo, a fim de assegurar a permanente disponibilidade e continuidade do serviço;

§ 4º Na hipótese do parágrafo anterior, os preços arbitrados pela Autoridade Marítima serão estabelecidos observando-se o disposto neste artigo. Serão observados valores e condições previamente estabelecidos em contratos, além da necessidade de atualização monetária anual.”

“Art. 15-B. As orientações sobre rumos e velocidades serão transmitidas exclusivamente por práticos aos comandantes quando suas embarcações estiverem navegando nas zonas de praticagem.”

“Art. 15-C. Anualmente a Autoridade Marítima fixará a lotação de práticos necessária em cada Zona de Praticagem, devendo observar os seguintes parâmetros:

I - o número e a duração média das manobras em que foram utilizados serviços de praticagem, em cada zona de praticagem, nos vinte e quatro meses anteriores à fixação;

II - as alterações significativas e efetivas que afetem o movimento de embarcações na Zona de Praticagem;

III - a necessidade de propiciar que os práticos de cada Zona de Praticagem executem manobras sem sobrecarga permanente de trabalho;

IV - o estabelecimento de frequência de manobras adequada que assegure a manutenção da proficiência uniforme de todos os práticos naquela Zona de Praticagem.”

“Art. 15-D. Somente poderão participar do processo seletivo para a categoria de praticante de prático:

I - Aquaviários portadores de certificado no nível de oficial de náutica, nos termos do regulamento;

II - Práticos habilitados e qualificados, em caso de mudança de Zona de Praticagem.

“Art. 15-E. É assegurado ao prático, após vinte anos completos de serviço, a mesma ordem de precedência e equivalência à categoria de Capitão de Longo Curso (CLC) da Marinha Mercante.”

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

SF/22345.44218-74



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador NELSINHO TRAD

SF/22345.44218-74

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição tem por objetivo regulamentar aspectos relevantes do serviço de praticagem no país. Embora a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 faça apenas menções pontuais ao referido serviço, compreendemos que o volume do tráfego marítimo brasileiro e a necessidade de garantir a competitividade de nossos portos e a manutenção da segurança em nossas águas demandam uma normatização mais clara e detalhada do serviço de praticagem.

A qualidade da praticagem em nosso país é reconhecida por todos os usuários do serviço e sua adequada prestação é essencial para garantir a segurança da navegação e evitar danos ao meio ambiente, condições já oferecidas pela legislação atual. No entanto, usuários e prestadores ainda carecem de maior segurança jurídica e estabilidade regulatória o que justifica as alterações aqui propostas.

Ante o exposto, conclamo os nobres pares a aprovar a presente proposição.

Senador Nelsinho Trad
(PSD/MS)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 9.537, de 11 de Dezembro de 1997 - Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário - 9537/97

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997:9537>

- art12

- art13