



# **SENADO FEDERAL**

**COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA**

## **PAUTA DA 52ª REUNIÃO**

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

**12/12/2023  
TERÇA-FEIRA  
às 09 horas**

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



**Comissão de Serviços de Infraestrutura**

**52ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 1ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA  
DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 12/12/2023.**

**52ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA**

***terça-feira, às 09 horas***

**SUMÁRIO**

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	<b>TURNO SUPLEMENTAR</b>  - Terminativo -	<b>SENADOR JORGE SEIF</b>	<b>13</b>
2	<b>PL 2125/2019</b> (Tramita em conjunto com: PL 2449/2019) - Não Terminativo -	<b>SENADOR BETO FARO</b>	<b>29</b>
3	<b>PL 4247/2021</b>  - Não Terminativo -	<b>SENADOR JORGE KAJURU</b>	<b>55</b>
4	<b>PL 2647/2022</b>  - Não Terminativo -	<b>SENADOR EDUARDO BRAGA</b>	<b>63</b>
5	<b>PLP 111/2022</b>  - Não Terminativo -	<b>SENADOR EDUARDO BRAGA</b>	<b>72</b>

<b>6</b>	<b>PL 757/2022</b> - Terminativo -	<b>SENADOR WEVERTON</b>	<b>82</b>
<b>7</b>	<b>PL 2458/2022</b> - Terminativo -	<b>SENADOR IRAJÁ</b>	<b>129</b>
<b>8</b>	<b>PL 4392/2023</b> - Terminativo -	<b>SENADOR SÉRGIO PETECÃO</b>	<b>149</b>
<b>9</b>	<b>REQ 93/2023 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>159</b>
<b>10</b>	<b>REQ 94/2023 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>162</b>
<b>11</b>	<b>REQ 95/2023 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>166</b>
<b>12</b>	<b>REQ 96/2023 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>170</b>

## COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Confúcio Moura

VICE-PRESIDENTE: Senadora Augusta Brito

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES		SUPLENTE
<b>Bloco Parlamentar Democracia(UNIÃO, MDB, PODEMOS, PDT, PSDB)</b>		
Jayme Campos(UNIÃO)(2)	MT 3303-2390 / 2384 / 2394	1 Efraim Filho(UNIÃO)(2) PB 3303-5934 / 5931
Soraya Thronicke(PODEMOS)(2)	MS 3303-1775	2 Alan Rick(UNIÃO)(2)(5)(10) AC 3303-6333
Rodrigo Cunha(PODEMOS)(2)	AL 3303-6083	3 Jader Barbalho(MDB)(2)(6)(5)(10) PA 3303-9831 / 9827 / 9832
Eduardo Braga(MDB)(2)	AM 3303-6230	4 Fernando Farias(MDB)(2)(5)(10) AL 3303-6266 / 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 Zequinha Marinho(PODEMOS)(2)(10)(14) PA 3303-6623
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(MDB)(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
<b>Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(REDE, PT, PSB, PSD)</b>		
Daniella Ribeiro(PSD)(4)	PB 3303-6788 / 6790	1 Irajá(PSD)(4) TO 3303-6469 / 6474
Vanderlan Cardoso(PSD)(4)	GO 3303-2092 / 2099	2 Sérgio Petecão(PSD)(4)(11)(13) AC 3303-4086 / 6708 / 6709
Lucas Barreto(PSD)(4)	AP 3303-4851	3 Margareth Buzetti(PSD)(4)(17)(16) MT 3303-6408
Otto Alencar(PSD)(4)(8)	BA 3303-3172 / 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 / 6743
Chico Rodrigues(PSB)(4)	RR 3303-2281	8 Jorge Kajuru(PSB)(4) GO 3303-2844 / 2031
<b>Bloco Parlamentar Vanguarda(PL, NOVO)</b>		
Wellington Fagundes(PL)(1)(12)(15)	MT 3303-6219 / 3778 / 3772 / 6209 / 6213 / 3775	1 Jaime Bagattoli(PL)(1) RO 3303-2714
Wilder Morais(PL)(1)	GO 3303-6440	2 Carlos Portinho(PL)(1)(18) RJ 3303-6640 / 6613
Eduardo Gomes(PL)(1)	TO 3303-6349 / 6352	3 Astronauta Marcos Pontes(PL)(1) SP 3303-1177 / 1797
<b>Bloco Parlamentar Aliança(PP, REPUBLICANOS)</b>		
Tereza Cristina(PP)(1)	MS 3303-2431	1 Laércio Oliveira(PP)(1) SE 3303-1763 / 1764
Luis Carlos Heinze(PP)(1)	RS 3303-4124 / 4127 / 4129 / 4132	2 Esperidião Amin(PP)(1) SC 3303-6446 / 6447 / 6454
Cleitinho(REPUBLICANOS)(1)	MG 3303-3811	3 Mecias de Jesus(REPUBLICANOS)(1) RR 3303-5291 / 5292

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



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](mailto:ci@senado.gov.br)



**SENADO FEDERAL**  
**SECRETARIA-GERAL DA MESA**

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

Em 12 de dezembro de 2023  
(terça-feira)  
às 09h

**PAUTA**

52ª Reunião, Extraordinária

**COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI**

	Deliberativa
<b>Local</b>	Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 13

Retificações:

1. Novo relatório do item 2 (11/12/2023 20:03)
2. Apresentados, ao item 6, um voto em separado e um novo relatório (11/12/2023 21:19)

# PAUTA

## ITEM 1

### TURNO SUPLEMENTAR DO SUBSTITUTIVO OFERECIDO AO PROJETO DE LEI Nº 2773, DE 2022

#### - Terminativo -

**Ementa do Projeto:** *Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para dispor sobre a instalação de áreas de escape (“caixa de brita”) nas rodovias localizadas em regiões serranas.*

**Autoria do Projeto:** Senador Mecias de Jesus

**Relatoria do Projeto:** Senador Jorge Seif

#### Observações:

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

#### Textos da pauta:

[Parecer](#) (CI)

[Projeto de Lei Ordinária - Redação para segundo turno](#) (CI)

[Avulso inicial da matéria](#) (PLEN)

## ITEM 2

### TRAMITAÇÃO CONJUNTA PROJETO DE LEI Nº 2125, DE 2019

#### - Não Terminativo -

*Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.*

**Autoria:** Câmara dos Deputados

#### Textos da pauta:

[Relatório Legislativo](#) (CI)

[Avulso inicial da matéria](#) (PLEN)

### TRAMITA EM CONJUNTO PROJETO DE LEI Nº 2449, DE 2019

#### - Não 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 dar novos pontos de passagem à BR-222.*

**Autoria:** Senador Zequinha Marinho

#### Textos da pauta:

[Relatório Legislativo](#) (CI)

[Avulso inicial da matéria](#) (PLEN)

**Relatoria:** Senador Beto Faro

**Relatório:** Pela apresentação de indicação

**Observações:***Votação simbólica***ITEM 3****PROJETO DE LEI Nº 4247, DE 2021****- Não Terminativo -**

*Revoga o inciso I do caput do art. 139-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para permitir a atividade de moto-frete independentemente da categoria de registro do veículo.*

**Autoria:** Câmara dos Deputados**Relatoria:** Senador Jorge Kajuru**Relatório:** Pela aprovação**Observações:**

1. Após análise na CI, a matéria vai à CCJ
2. Votação simbólica

**Textos da pauta:**

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

**ITEM 4****PROJETO DE LEI Nº 2647, DE 2022****- Não Terminativo -**

*Acrescenta dispositivo à Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, a fim de incluir o incentivo à aquisição de equipamentos para a produção de energias renováveis entre as prioridades da política agrícola.*

**Autoria:** Câmara dos Deputados**Relatoria:** Senador Eduardo Braga**Relatório:** Pela aprovação do projeto com a emenda nº 1**Observações:**

1. Após análise na CI, a matéria vai à CRA
2. Em 24/11/2023 o Senador Zequinha Marinho apresenta a emenda nº 1
3. Votação simbólica

**Textos da pauta:**

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

**ITEM 5****PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 111, DE 2022****- Não Terminativo -**

*Altera a Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996 (Lei Kandir), para prever a não incidência do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) sobre adicional de energia elétrica, nos termos que especifica.*

**Autoria:** Câmara dos Deputados**Relatoria:** Senador Eduardo Braga

**Relatório:** Pela aprovação com a emenda que apresenta

**Observações:**

1. Após análise na CI, a matéria vai à CAE
2. Votação simbólica

**Textos da pauta:**

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

## ITEM 6

### PROJETO DE LEI Nº 757, 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, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos serviços de praticagem; e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).*

**Autoria:** Câmara dos Deputados

**Relatoria:** Senador Weverton

**Relatório:** Pela aprovação

**Observações:**

1. Em 28/11/2023 foi lido o relatório e concedida vista coletiva
2. Em 01/12/2023 o Senador Chico Rodrigues apresenta as emendas 1-T, 2-T, 3-T e 4-T
3. Em 04/12/2023 o Senador Zequinha Marinho apresenta a emenda 5-T; o Senador Esperidião Amin apresenta as emendas 6-T, 7-T, 8-T e 9-T; o Senador Veneziano Vital do Rêgo apresenta a emenda 10-T e o Senador Luis Carlos Heinze apresenta a emenda 11-T
4. Em 11/12/2023 a Senadora Teresa Cristina submete à Comissão um voto em separado, pela aprovação do projeto na forma da emenda substitutiva que apresenta
5. Em 11/12/2023 o relator, Senador Weverton, apresenta um novo relatório, pela aprovação do projeto e rejeição das emendas 1 a 11-T
6. Votação nominal

**Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)  
[Avulso inicial da matéria](#)  
[Voto em Separado \(CI\)](#)  
[Emenda 1-T \(CI\)](#)  
[Emenda 2-T \(CI\)](#)  
[Emenda 3-T \(CI\)](#)  
[Emenda 4-T \(CI\)](#)  
[Emenda 5-T \(CI\)](#)  
[Emenda 6-T \(CI\)](#)  
[Emenda 7-T \(CI\)](#)  
[Emenda 8-T \(CI\)](#)  
[Emenda 9-T \(CI\)](#)  
[Emenda 10-T \(CI\)](#)  
[Emenda 11-T \(CI\)](#)

## ITEM 7

### PROJETO DE LEI Nº 2458, DE 2022

- Terminativo -

*Altera a Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, para estimular a geração a partir da fonte solar fotovoltaica em unidades consumidoras com titulares inscritos no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal ou reconhecidos como agricultores familiares.*

**Autoria:** Senador Alessandro Vieira

**Relatoria:** Senador Irajá

**Relatório:** Pela aprovação do projeto com as emendas nº 1-CRA e 2-CRA, na forma proposta no Parecer (SF) nº 8, de 2023, da CRA, e com emendas e subemenda que apresenta

**Observações:**

1. Em 5/07/2023 a Comissão de Agricultura e Reforma Agrária aprova parecer favorável ao projeto, com as emendas 1-CRA e 2-CRA
2. Em 28/11/2023 é lido o relatório e concedida vista coletiva
3. Votação nominal

**Textos da pauta:**

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

## ITEM 8

### PROJETO DE LEI Nº 4392, DE 2023

- Terminativo -

*Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir a cabotagem aérea a empresas sul-americanas na Amazônia Legal.*

**Autoria:** Senador Alan Rick

**Relatoria:** Senador Sérgio Petecão

**Relatório:** Pela aprovação com a emenda que apresenta

**Observações:**

*Votação nominal*

**Textos da pauta:**

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

## ITEM 9

### REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 93, DE 2023

*Requer, 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 apresentar a 26ª edição da Pesquisa CNT de Rodovias 2023, realizada pela Confederação Nacional dos Transportes. Convidados: Renan Filho, Ministro dos Transportes; Vander Costa, Presidente da Confederação Nacional dos Transportes (CNT); Fabrício de Oliveira Galvão, Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT); Rafael Vitale Rodrigues, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); João Martins da Silva Júnior, Presidente da Confederação Nacional da Agricultura (CNA); Francisco Pelúcio, Presidente da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC & Logística).*

**Autoria:** Senador Wellington Fagundes

**Textos da pauta:**[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 10****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 94, DE 2023**

*Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de instruir o PL 2973/2023, que “altera a Lei nº 7.805, de 18 de julho de 1989, para prever a possibilidade de outorga de lavra garimpeira em área onerada por requerimento de pesquisa ou autorização de pesquisa”, com a presença dos seguintes convidados: Carlos Alberto Pereira, consultor tributário do Município de Parauapebas (PA); Ítalo Ipojucan de Araújo Costa, Presidente da Associação Comercial e Industrial do Município de Marabá (PA); Divaldo Salvador de Souza, empresário de mineração de Marabá; representante Agência Nacional de Mineração (ANM); representante Ministério de Minas e Energia (MME); representante Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram); e Marcio Eustaquio Bello, da Assessoria da Câmara dos Deputados.*

**Autoria:** Senador Vanderlan Cardoso

**Textos da pauta:**[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 11****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 95, DE 2023**

*Requer sejam incluídos novos convidados na Audiência Pública objeto do REQ 89/2023*

**Autoria:** Senador Jorge Kajuru

**Textos da pauta:**[Requerimento \(CI\)](#)[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 12****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 96, DE 2023**

*Requer, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater as soluções para a transição energética, fortalecimento do sistema elétrico brasileiro e o papel dos sistemas de armazenamento de energia elétrica.*

*Propõe para a audiência a presença dos seguintes convidados: Thiago Vasconcellos Barral Ferreira, Secretário Nacional de Transição Energética e Planejamento do Ministério de Minas e Energia (MME); Ricardo Lavorato Tilli, Diretor da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL); Markus Josef Vlasits, Presidente da Associação Brasileira de Sistemas de Armazenamento de Energia Elétrica (ABSAE); Nivalde de Castro, professor do Instituto de Economia da UFRJ e coordenador na GESEL - Grupo de Estudos do Setor Elétrico.*

**Autoria:** Senador Confúcio Moura

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



1

## Senado Federal - Lista de Votação Nominal - Substitutivo ao PL 2773/2022

### Comissão de Serviços de Infraestrutura - Senadores

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

Quórum: TOTAL 12

Votação: TOTAL 11 SIM 11 NÃO 0 ABSTENÇÃO 0

\* Presidente não votou

Senador Confúcio Moura  
Presidente

ANEXO II, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, PLENÁRIO Nº 13, EM 26/09/2023

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



# SENADO FEDERAL

## PARECER (SF) Nº 29, DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 2773, de 2022, do Senador Mecias de Jesus, que Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para dispor sobre a instalação de áreas de escape (“caixa de brita”) nas rodovias localizadas em regiões serranas.

**PRESIDENTE:** Senador Confúcio Moura

**RELATOR:** Senador Jorge Seif

26 de setembro de 2023



Minuta

## PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 2.773, de 2022, do Senador Mecias de Jesus, que *altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para dispor sobre a instalação de áreas de escape (“caixa de brita”) nas rodovias localizadas em regiões serranas.*

Relator: Senador **JORGE SEIF**

### I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura, o Projeto de Lei nº 2.773, de 2022, do Senador Mecias de Jesus, que *altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para dispor sobre a instalação de áreas de escape (“caixa de brita”) nas rodovias localizadas em regiões serranas.*

O projeto em análise é composto por três artigos. O primeiro enuncia o objeto da lei. O segundo artigo insere na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, o artigo 31-A para determinar que *incumbe à concessionária que administra trecho rodoviário em região serrana instalar área de escape nas descidas onde há registros de acidentes com veículos pesados.* O terceiro e último artigo contém a cláusula de vigência da lei, que será imediata.

O autor do projeto ressalta que as áreas de escape nas rodovias evitam acidentes, principalmente com caminhões, carretas e ônibus, sobretudo

nas descidas das serras. Assim, o PL ora proposto objetiva contribuir para a diminuição de acidentes nas rodovias localizadas em regiões serranas do país.

A matéria foi distribuída exclusivamente à Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

## II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, cabe a esta Comissão opinar sobre as matérias pertinentes a transportes e obras públicas em geral.

A Constituição Federal de 1988 determina, em seu art. 22, inciso XI, que compete à União legislar, com exclusividade, sobre trânsito e transporte. Desse modo, no que se refere à constitucionalidade do Projeto sob o aspecto formal, não se faz presente qualquer ofensa à Constituição, tendo sido observados todos os preceitos constitucionais relativos ao processo legislativo constantes dos arts. 59 a 69 da Lei Maior.

Do ponto de vista da juridicidade, propomos emenda ao projeto para alterar a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, por entendermos que o objeto do PL se adequa melhor à Lei que estabelece as competências da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), como veremos adiante.

No mérito, reconhecemos a importância da matéria. Os acidentes nas rodovias brasileiras dispensam maiores esforços argumentativos para concluir que é preciso envidar todo e qualquer tipo de esforço que tenha o objetivo de salvar vidas e também os próprios veículos e as cargas transportadas por todo o país.

Nas regiões serranas, o problema é mais grave ainda. Além do natural perigo em razão da geometria das rodovias com descidas e curvas acentuadas, não podemos nos esquecer da falta de manutenção adequada da frota de veículos pesados, que contribui sobremaneira para a ocorrência de acidentes. Em especial, os veículos que transportam cargas acima do peso máximo permitido exigem do sistema de frenagem capacidade nem sempre disponível para trafegar com segurança.

Outro fator determinante para a ocorrência de acidentes nas rodovias é a idade da frota de veículos de carga. Ainda no ano passado, o Governo Federal editou Medida Provisória que culminou na publicação da Lei nº 14.440, de 2 de setembro de 2022, cujo objetivo é estimular a renovação da frota de veículos de carga. Segundo dados da Secretaria Nacional de Trânsito, circulam no país mais de 3,5 milhões de caminhões. Desse total, cerca de 26% possuem mais de 30 anos de fabricação. Segundo a ANTT, a idade média da frota de transporte de cargas nacional acima de 3,5 toneladas é de 14,8 anos. Uma idade avançada em comparação com os países desenvolvidos, nos quais a idade média da frota circulante gira em torno de 8 anos.

Identificamos, no entanto, oportunidades de melhoria no PL. A segurança no trânsito é dever do Estado. Citamos o art. 2º do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que estabelece que *o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito*. Nesse sentido, a criação de um comando em lei que trata dos aspectos gerais das concessões em diversas áreas do serviço público para impor às concessionárias a criação de sistema tão específico não nos parece a melhor solução.

O texto do PL pode causar insegurança jurídica, na medida em que impõe determinação a todos os contratos de concessão vigentes em regiões serranas do País e pode alterar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos impactando diretamente nas tarifas pagas pelos usuários.

As áreas de escape, embora desejáveis e indubitavelmente eficientes, devem ser planejadas e construídas levando-se em consideração as características das rodovias, e devem ser instaladas quando o projeto de engenharia assim determinar.

Nesse sentido, propomos que a alteração legal seja feita na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Terrestres. Acrescentamos o inciso X ao art. 26 da citada lei para determinar que cabe à ANTT, como atribuição pertinente ao transporte rodoviário, considerar, sempre que possível, nos editais e nos contratos (existentes ou futuros) a construção de áreas de escape nas rodovias federais, observados os projetos de engenharia, os estudos técnicos pertinentes e o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

### III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa e, no mérito, pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 2.773, de 2022, nos termos da seguinte emenda substitutiva:

#### EMENDA Nº (SUBSTITUTIVA)

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências, para dispor sobre a instalação de áreas de escape nas rodovias federais.

**Art. 1º** O art. 26 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 26. ....

.....

X - considerar, sempre que possível, nos editais e nos contratos de concessão, a construção de áreas de escape nas rodovias federais nos trechos em declive com alto índice de acidentes, observados os projetos de engenharia, os estudos técnicos pertinentes e o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

.....”(NR)

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





**Relatório de Registro de Presença**  
**CI, 26/09/2023 às 09h - 37ª, Extraordinária**  
**Comissão de Serviços de Infraestrutura**

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

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

<b>Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)</b>			
<b>TITULARES</b>		<b>SUPLENTE</b>	
MARCOS ROGÉRIO	PRESENTE	1. JAIME BAGATTOLI	PRESENTE
WILDER MORAIS	PRESENTE	2. JORGE SEIF	PRESENTE
EDUARDO GOMES	PRESENTE	3. ASTRONAUTA MARCOS PONTES	

<b>Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)</b>			
<b>TITULARES</b>		<b>SUPLENTE</b>	
TEREZA CRISTINA	PRESENTE	1. LAÉRCIO OLIVEIRA	
LUIS CARLOS HEINZE		2. ESPERIDIÃO AMIN	PRESENTE
CLEITINHO	PRESENTE	3. MECIAS DE JESUS	PRESENTE

**Não Membros Presentes**

ZENAIDE MAIA  
JUSSARA LIMA  
MARCOS DO VAL  
PAULO PAIM

**DECISÃO DA COMISSÃO****(PL 2773/2022)**

REUNIDA A COMISSÃO NESSA DATA, É LIDO O RELATÓRIO DO SENADOR JORGE SEIF E APROVADO EM TURNO ÚNICO O SUBSTITUTIVO OFERECIDO PELO RELATOR AO PL 2773/2022 (EMENDA Nº 1/CI).

26 de setembro de 2023

Senador CONFÚCIO MOURA

Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura

**SUBSTITUTIVO OFERECIDO AO**  
**PROJETO DE LEI Nº 2773/2022**

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências, para dispor sobre a instalação de áreas de escape nas rodovias federais.

**Art. 1º** O art. 26 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 26. ....  
 ....

X - considerar, sempre que possível, nos editais e nos contratos de concessão, a construção de áreas de escape nas rodovias federais nos trechos em declive com alto índice de acidentes, observados os projetos de engenharia, os estudos técnicos pertinentes e o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

.....  
 .....” (NR)

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

Sala das Comissões, 26 de setembro de 2023.

Senador Confúcio Moura

Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 2773, DE 2022

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para dispor sobre a instalação de áreas de escape ("caixa de brita") nas rodovias localizadas em regiões serranas.

**AUTORIA:** Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS/RR)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador do Mecias de Jesus

**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº**

**2022**

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para dispor sobre a instalação de áreas de escape (“caixa de brita”) nas rodovias localizadas em regiões serranas.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. Esta lei altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para dispor sobre a instalação de áreas de escape (“caixa de brita”) nas rodovias localizadas em regiões serranas.

Art. 2º. A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar acrescida do seguinte dispositivo:

“Art. 31-A Incumbe à concessionária que administra trecho rodoviário em região serrana instalar área de escape nas descidas onde há registros de acidentes com veículos pesados.” (NR)

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



SF/22009.73934-70

## JUSTIFICATIVA

O objetivo desse projeto de lei é contribuir para a diminuição de acidentes envolvendo caminhões e ônibus nas rodovias localizadas em regiões serranas do país.

Além de toda a sinalização e equipamentos instalados ao longo do percurso, as tecnologias adotadas são pontos importantes que andam sempre em conjunto com a modernização e manutenção das vias. A criação de artifícios de segurança, acostamentos, contenções e áreas de escape são alguns dos exemplos.

No Brasil, as áreas de escapes, também conhecidas como “caixa de brita”, são planejadas como uma faixa de acesso, direcionada para uma caixa com profundidade de até 1,1 metro preenchida com argila expandida. Assim, não é preciso criar rampas, basta apenas uma nova pista – como uma bifurcação – preenchida com o material e com a respectiva sinalização. No exterior, elas são conhecidas como *Runaway Truck Ramps*.

As áreas de escape são espaços desenvolvidos para evitar grandes acidentes, principalmente, com caminhões, carretas e ônibus. Através de recursos que absorvem impacto, elas paralisam totalmente veículos desgovernados ou que acabam perdendo o freio, principalmente em descidas de serras.

Foi o que aconteceu com o motorista Emerson Moreira, que dirige ônibus e caminhões há 20 anos, enquanto levava 50 estudantes universitários para a Oktoberfest, em Santa Catarina. Uma hora depois do início da viagem, eles estavam na BR-376, num trecho de descida na Serra do Mar quando aconteceu um problema nos freios. Emerson, então, usou a área de escape da rodovia. Ninguém se feriu.

A eficácia desse instrumento pode ser observada pelo número de acidentes que deixou de acontecer. Por exemplo, a primeira área de escape do país localizada no km 42,6 da via Anchieta em São Paulo já foi usada 785 vezes por caminhões.

Em três anos de operação a área de escape criada na BR-376, na descida da serra de Guaratuba – litoral do Paraná – evitou mais de 100 acidentes. Segundo a concessionária que administra o trecho, a caixa de pedra instalada na beira da rodovia fez diminuir a média de acidentes no local, que antes era de 14 por ano.



SF/22009.73934-70

Além de evitar acidentes, as áreas de escape não interferem no tráfego da rodovia. A maioria dos veículos que utilizam o recurso segue viagem normalmente, sem necessitar de reparos.

Trata-se de uma medida simples e pouco onerosa que pode tornar o trânsito nas rodovias mais seguro, eficaz e melhor para todos.

Diante do exposto, peço o apoio dos nobres pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das sessões, 10 de novembro de 2022.

---

**Senador MECIAS DE JESUS**  
**(REPUBLICANOS/RR)**



## 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://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1995;8987>



2

## PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 2.449, de 2019, do Senador Zequinha Marinho, 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 dar novos pontos de passagem à BR-222*; e o Projeto de Lei (PL) nº 2.125, de 2019 (PL nº 5621/2016), do Deputado Beto Salame, que *inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica*.

Relator: Senador **BETO FARO**

### I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 2.449, de 2019, de iniciativa do Senador Zequinha Marinho, 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 dar novos pontos de passagem à BR-222.

A proposição é composta por três artigos. O primeiro informa seu objeto. O segundo altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal para incluir os pontos de passagem que especifica. O terceiro traz a cláusula de vigência, como imediata.

A matéria foi tramitada tão somente a esta Comissão, inicialmente em decisão terminativa. Por força da aprovação do Requerimento nº 706, de 2019, de iniciativa do Senador Zequinha Marinho, a proposição passou a tramitar em conjunto com o PL nº 2.125, de 2019, de autoria do Deputado Beto Salame, que também trata do mesmo assunto. O PL nº 2.449, de 2019, perdeu seu caráter terminativo.

As duas proposições não foram objeto de emendas nesta Casa.

## II – ANÁLISE

A despeito de ambas as proposições definirem os mesmos pontos de passagem para a BR-222 no trecho constante como “planejado” no Plano Nacional de Viação, que vai até o entroncamento com a BR-158, o PL nº 2.449, de 2019, é mais abrangente, e define novos pontos de passagem até o entroncamento com a BR-163.

Embora observemos algum mérito na justificação de ambos os projetos, a Lei das Ferrovias (Lei nº 14.237, de 23 de dezembro de 2021) revogou expressamente a Lei nº 5.917, de 1973, e fez importantes alterações na Lei do Sistema Nacional de Viação (Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011) para remeter a atualização do rol de infraestruturas de transporte da União a ato do Poder Executivo.

Cabe lembrar que, ainda em 2012, a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) encaminhou consulta formal à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), indagando “quanto à constitucionalidade e à juridicidade dos projetos de lei que visam à alteração de características ou à inclusão de novos componentes nas relações descritivas da infraestrutura de transportes constantes do anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação (PNV), em face da edição da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV)”.

Na resposta a essa Consulta, a CCJ asseverou entre outras considerações que “a transferência de bens entre os entes da Federação somente pode ser realizada por meio de convênio de cooperação ou de desapropriação e independe de autorização legislativa federal”.

Nesse sentido, entendemos que o Projeto de Lei nº 2.449, de 2019, e o Projeto de Lei nº 2.125, de 2019, de iniciativas do parlamento, possuem vício de iniciativa, sofrem de injuridicidade, ferem a separação de poderes (veicular por lei ato típico do Executivo) e o pacto federativo, ao proporem tomar para a União bem que pertence aos estados, sem anuência prévia das partes por meio de convênio.

Quanto ao mérito, as iniciativas são pertinentes e meritórias, pois buscam retirar um entrave capaz de bloquear o desenvolvimento dessa região, que é atendida somente por estradas municipais e estaduais em condições precárias. Trata-se de uma região dotada de riquezas naturais e com grande potencial a ser devidamente explorado. As atividades desenvolvidas na região carecem de melhores vias para o escoamento de sua produção.

Por essas razões, entendemos que a melhor forma de assegurar às proposições o merecido andamento é pela via de sua transformação em indicação, na forma regimentalmente prevista.

### III – VOTO

Em vista do exposto, nos termos do Art. 133, inciso V, alínea e, combinado com o art. 227-A, inciso II, ambos do RISF (Regimento Interno do Senado Federal), opinamos pela conversão do Projeto de Lei nº 2.449, de 2019, e do Projeto de Lei nº 2.125, de 2019, nº 3.545, de 2023, na seguinte indicação:

## INDICAÇÃO Nº      , DE 2023

Sugere ao Ministro de Estado dos Transportes que adote as providências necessárias para incluir novos pontos de passagem à Rodovia BR-222 no rol de infraestruturas de transporte da União.

Sugerimos ao Senhor Ministro de Estado dos Transportes, nos termos do art. 224, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, com a redação dada pela Resolução nº 14, de 23 de setembro de 2019, que adote as providências necessárias para incluir, no rol das rodovias pertencentes ao Subsistema Rodoviário Federal, a relação descritiva dos pontos de passagem da Rodovia BR-222 as localidades: Dom Eliseu – Rondon do Pará – Abel Figueiredo – Bom Jesus do Tocantins - Marabá – Vila Brejo do Meio – Vila Santa Fé – Vila Trindade – Vila Novo Progresso – Vila Três Poderes - Vila Capistrano de Abreu - Vila São Pedro – Distrito Cruzeiro do Sul – Vila Josenópolis – Vila Plano Dourado – Distrito Lindoeste – Distrito Sudoeste -

Vila Cascalheira - Vila São Francisco – Vila Teilândia - Vila Tancredo Neves – Vila Canãa – Cidade de São Félix do Xingú - Porto Santa Rosa – Vila do Facão – Vila do Macaco – Vila Central – Vila Planalto – Vila da Fumaça - Vila Caboclo – Vila Canopus – BR 163 (Cidade Novo Progresso).

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

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 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação (PNV).

Art. 2º O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido do seguinte trecho rodoviário:

“ANEXO

.....

2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição	
				BR	Km
222	Fortaleza - Piripiri - Itapecuru Mirim - Santa Inês - Açailândia - Marabá - Brejo do Meio - Vila Novo Progresso - Vila Santa Fé - Vila Trindade - Vila Capistrano de Abreu - Vila São Pedro - Vila Cruzeiro do Sul - Vila Josenópolis - Vila Plano	CE - PI - MA - PA	1.431	135	40

	Dourado - Vila Sudeste - Entroncamento com a BR-158				
--	--	--	--	--	--

.....”

Art. 3º O traçado definitivo da rodovia de que trata esta Lei será determinado pelo órgão competente.

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS,                      de abril de 2019.

RODRIGO MAIA  
Presidente



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 2125, DE 2019

(nº 5.621/2016, na Câmara dos Deputados)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

**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=1469457&filename=PL-5621-2016](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1469457&filename=PL-5621-2016)



[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>

## PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 2.449, de 2019, do Senador Zequinha Marinho, 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 dar novos pontos de passagem à BR-222*; e o Projeto de Lei (PL) nº 2.125, de 2019 (PL nº 5621/2016), do Deputado Beto Salame, que *inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica*.

Relator: Senador **BETO FARO**

### I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 2.449, de 2019, de iniciativa do Senador Zequinha Marinho, 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 dar novos pontos de passagem à BR-222.

A proposição é composta por três artigos. O primeiro informa seu objeto. O segundo altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal para incluir os pontos de passagem que especifica. O terceiro traz a cláusula de vigência, como imediata.

A matéria foi tramitada tão somente a esta Comissão, inicialmente em decisão terminativa. Por força da aprovação do Requerimento nº 706, de 2019, de iniciativa do Senador Zequinha Marinho, a proposição passou a tramitar em conjunto com o PL nº 2.125, de 2019, de autoria do Deputado Beto Salame, que também trata do mesmo assunto. O PL nº 2.449, de 2019, perdeu seu caráter terminativo.

As duas proposições não foram objeto de emendas nesta Casa.

## II – ANÁLISE

A despeito de ambas as proposições definirem os mesmos pontos de passagem para a BR-222 no trecho constante como “planejado” no Plano Nacional de Viação, que vai até o entroncamento com a BR-158, o PL nº 2.449, de 2019, é mais abrangente, e define novos pontos de passagem até o entroncamento com a BR-163.

Embora observemos algum mérito na justificação de ambos os projetos, a Lei das Ferrovias (Lei nº 14.237, de 23 de dezembro de 2021) revogou expressamente a Lei nº 5.917, de 1973, e fez importantes alterações na Lei do Sistema Nacional de Viação (Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011) para remeter a atualização do rol de infraestruturas de transporte da União a ato do Poder Executivo.

Cabe lembrar que, ainda em 2012, a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) encaminhou consulta formal à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), indagando “quanto à constitucionalidade e à juridicidade dos projetos de lei que visam à alteração de características ou à inclusão de novos componentes nas relações descritivas da infraestrutura de transportes constantes do anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação (PNV), em face da edição da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV)”.

Na resposta a essa Consulta, a CCJ asseverou entre outras considerações que “a transferência de bens entre os entes da Federação somente pode ser realizada por meio de convênio de cooperação ou de desapropriação e independe de autorização legislativa federal”.

Nesse sentido, entendemos que o Projeto de Lei nº 2.449, de 2019, e o Projeto de Lei nº 2.125, de 2019, de iniciativas do parlamento, possuem vício de iniciativa, sofrem de injuridicidade, ferem a separação de poderes (veicular por lei ato típico do Executivo) e o pacto federativo, ao proporem tomar para a União bem que pertence aos estados, sem anuência prévia das partes por meio de convênio.

Quanto ao mérito, as iniciativas são pertinentes e meritórias, pois buscam retirar um entrave capaz de bloquear o desenvolvimento dessa região, que é atendida somente por estradas municipais e estaduais em condições precárias. Trata-se de uma região dotada de riquezas naturais e com grande potencial a ser devidamente explorado. As atividades desenvolvidas na região carecem de melhores vias para o escoamento de sua produção.

Por essas razões, entendemos que a melhor forma de assegurar às proposições o merecido andamento é pela via de sua transformação em indicação, na forma regimentalmente prevista.

### **III – VOTO**

Em vista do exposto, nos termos do Art. 133, inciso V, alínea e, combinado com o art. 227-A, inciso II, ambos do RISF (Regimento Interno do Senado Federal), opinamos pela conversão do Projeto de Lei nº 2.449, de 2019, e do Projeto de Lei nº 2.125, de 2019, nº 3.545, de 2023, na seguinte indicação:

### **INDICAÇÃO Nº      , DE 2023**

Sugere ao Ministro de Estado dos Transportes que adote as providências necessárias para incluir novos pontos de passagem à Rodovia BR-222 no rol de infraestruturas de transporte da União.

Sugerimos ao Senhor Ministro de Estado dos Transportes, nos termos do art. 224, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, com a redação dada pela Resolução nº 14, de 23 de setembro de 2019, que adote as providências necessárias para incluir, no rol das rodovias pertencentes ao Subsistema Rodoviário Federal, a relação descritiva dos pontos de passagem da Rodovia BR-222 as localidades: Dom Eliseu – Rondon do Pará – Abel Figueiredo – Bom Jesus do Tocantins - Marabá – Vila Brejo do Meio – Vila Santa Fé – Vila Trindade – Vila Novo Progresso – Vila Três Poderes - Vila Capistrano de Abreu - Vila São Pedro – Distrito Cruzeiro do Sul – Vila Josenópolis – Vila Plano Dourado – Distrito Lindoeste – Distrito Sudoeste -

Vila Cascalheira - Vila São Francisco – Vila Teilândia - Vila Tancredo Neves – Vila Canãa – Cidade de São Félix do Xingú - Porto Santa Rosa – Vila do Facão – Vila do Macaco – Vila Central – Vila Planalto – Vila da Fumaça - Vila Caboclo – Vila Canopus – BR 163 (Cidade Novo Progresso).

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

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 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação (PNV).

Art. 2º O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido do seguinte trecho rodoviário:

"ANEXO

.....

2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição	
				BR	Km
222	Fortaleza - Piripiri - Itapecuru Mirim - Santa Inês - Açailândia - Marabá - Brejo do Meio - Vila Novo Progresso - Vila Santa Fé - Vila Trindade - Vila Capistrano de Abreu - Vila São Pedro - Vila Cruzeiro do Sul - Vila Josenópolis - Vila Plano	CE - PI - MA - PA	1.431	135	40

	Dourado - Vila Sudeste - Entroncamento com a BR-158				
--	--	--	--	--	--

.....”

Art. 3º O traçado definitivo da rodovia de que trata esta Lei será determinado pelo órgão competente.

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS,                      de abril de 2019.

RODRIGO MAIA  
Presidente



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 2125, DE 2019

(nº 5.621/2016, na Câmara dos Deputados)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

**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=1469457&filename=PL-5621-2016](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1469457&filename=PL-5621-2016)



[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>

## PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 2.449, de 2019, do Senador Zequinha Marinho, 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 dar novos pontos de passagem à BR-222*; e o Projeto de Lei (PL) nº 2.125, de 2019 (PL nº 5621/2016), do Deputado Beto Salame, que *inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica*.

Relator: Senador **BETO FARO**

### I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 2.449, de 2019, de iniciativa do Senador Zequinha Marinho, 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 dar novos pontos de passagem à BR-222.

A proposição é composta por três artigos. O primeiro informa seu objeto. O segundo altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal para incluir os pontos de passagem que especifica. O terceiro traz a cláusula de vigência, como imediata.

A matéria foi tramitada tão somente a esta Comissão, inicialmente em decisão terminativa. Por força da aprovação do Requerimento nº 706, de 2019, de iniciativa do Senador Zequinha Marinho, a proposição passou a tramitar em conjunto com o PL nº 2.125, de 2019, de autoria do Deputado Beto Salame, que também trata do mesmo assunto. O PL nº 2.449, de 2019, perdeu seu caráter terminativo.

As duas proposições não foram objeto de emendas nesta Casa.

## II – ANÁLISE

A despeito de ambas as proposições definirem os mesmos pontos de passagem para a BR-222 no trecho constante como “planejado” no Plano Nacional de Viação, que vai até o entroncamento com a BR-158, o PL nº 2.449, de 2019, é mais abrangente, e define novos pontos de passagem até o entroncamento com a BR-163.

Embora observemos algum mérito na justificação de ambos os projetos, a Lei das Ferrovias (Lei nº 14.237, de 23 de dezembro de 2021) revogou expressamente a Lei nº 5.917, de 1973, e fez importantes alterações na Lei do Sistema Nacional de Viação (Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011) para remeter a atualização do rol de infraestruturas de transporte da União a ato do Poder Executivo.

Cabe lembrar que, ainda em 2012, a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) encaminhou consulta formal à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), indagando “quanto à constitucionalidade e à juridicidade dos projetos de lei que visam à alteração de características ou à inclusão de novos componentes nas relações descritivas da infraestrutura de transportes constantes do anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação (PNV), em face da edição da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV)”.

Na resposta a essa Consulta, a CCJ asseverou entre outras considerações que “a transferência de bens entre os entes da Federação somente pode ser realizada por meio de convênio de cooperação ou de desapropriação e independe de autorização legislativa federal”.

Nesse sentido, entendemos que o Projeto de Lei nº 2.449, de 2019, e o Projeto de Lei nº 2.125, de 2019, de iniciativas do parlamento, possuem vício de iniciativa, sofrem de injuridicidade, ferem a separação de poderes (veicular por lei ato típico do Executivo) e o pacto federativo, ao proporem tomar para a União bem que pertence aos estados, sem anuência prévia das partes por meio de convênio.

Quanto ao mérito, as iniciativas são pertinentes e meritórias, pois buscam retirar um entrave capaz de bloquear o desenvolvimento dessa região, que é atendida somente por estradas municipais e estaduais em condições precárias. Trata-se de uma região dotada de riquezas naturais e com grande potencial a ser devidamente explorado. As atividades desenvolvidas na região carecem de melhores vias para o escoamento de sua produção.

Por essas razões, entendemos que a melhor forma de assegurar às proposições o merecido andamento é pela via de sua transformação em indicação, na forma regimentalmente prevista.

### **III – VOTO**

Em vista do exposto, nos termos do Art. 133, inciso V, alínea e, combinado com o art. 227-A, inciso II, ambos do RISF (Regimento Interno do Senado Federal), opinamos pela conversão do Projeto de Lei nº 2.449, de 2019, e do Projeto de Lei nº 2.125, de 2019, nº 3.545, de 2023, na seguinte indicação:

### **INDICAÇÃO Nº      , DE 2023**

Sugere ao Ministro de Estado dos Transportes que adote as providências necessárias para incluir novos pontos de passagem à Rodovia BR-222 no rol de infraestruturas de transporte da União.

Sugerimos ao Senhor Ministro de Estado dos Transportes, nos termos do art. 224, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, com a redação dada pela Resolução nº 14, de 23 de setembro de 2019, que adote as providências necessárias para incluir, no rol das rodovias pertencentes ao Subsistema Rodoviário Federal, a relação descritiva dos pontos de passagem da Rodovia BR-222 as localidades: Dom Eliseu – Rondon do Pará – Abel Figueiredo – Bom Jesus do Tocantins - Marabá – Vila Brejo do Meio – Vila Santa Fé – Vila Trindade – Vila Novo Progresso – Vila Três Poderes - Vila Capistrano de Abreu - Vila São Pedro – Distrito Cruzeiro do Sul – Vila Josenópolis – Vila Plano Dourado – Distrito Lindoeste – Distrito Sudoeste -

Vila Cascalheira - Vila São Francisco – Vila Teilândia - Vila Tancredo Neves – Vila Canãa – Cidade de São Félix do Xingú - Porto Santa Rosa – Vila do Facão – Vila do Macaco – Vila Central – Vila Planalto – Vila da Fumaça - Vila Caboclo – Vila Canopus – BR 163 (Cidade Novo Progresso).

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



**SENADO FEDERAL**  
**GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO**  
**PROJETO DE LEI Nº , 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 dar novos pontos de passagem à BR-222.



SF/19021.63712-99

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 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação (PNV), para dar novos pontos de passagem à rodovia BR-222.

**Art. 2º** A diretriz da BR-222, 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 a seguinte descrição:

*“2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.....*

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação
222	Fortaleza – Piripiri – Itapecuru Mirim – Santa Inês – Açailândia – Dom Eliseu – Rondon do Pará – Abel Figueiredo – Bom Jesus do Tocantins – Marabá – Vila Brejo do Meio – Vila Santa Fé – Vila Trindade – Vila Novo Progresso – Vila Três Poderes – Vila Capistrano de Abreu – Vila São Pedro – Distrito Cruzeiro do Sul – Vila Josenópolis – Vila Plano Dourado – Distrito Lindoeste – Distrito Sudoeste – Vila Cascalheira – Vila São Francisco – Vila Teilândia – Vila Tancredo Neves – Vila Canãa –	CE – PI – MA – PA

	Cidade de São Félix do Xingú- Porto Santa Rosa – Vila do Facão – Vila do Macaco – Vila Central – Vila Planalto – Vila da Fumaça - Vila Caboclo – Vila Canopus – BR 163 (Cidade Novo Progresso)	
--	--	--

.....” (NR)

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

### JUSTIFICAÇÃO

Segundo a Relação Descritiva do Plano Nacional de Viação, o último trecho da BR-222 está planejado para ligar a cidade de Marabá/PA, com a BR-158, também no Pará. Ocorre que não há definição exata do traçado desse trecho, embora conste no mapa do Plano Nacional de Viação, uma linha pontilhada sugerindo, teoricamente, essa ligação. Por sua vez, a BR-158, ao cortar o sudeste do Pará, tampouco possui traçado definido.

A não implantação da BR-222 constitui um entrave capaz de bloquear qualquer impulso no desenvolvimento dessa região, que é atendida somente por estradas municipais e estaduais em condições precárias. No entanto, a região é dotada de riquezas naturais e possui grande potencial a ser devidamente explorado. As atividades desenvolvidas na região carecem de melhores vias para o escoamento de sua produção e requerem, pois, uma urgente intervenção federal por parte do seu setor de viação, para que o traçado da BR-222 possa ser estabelecido e a rodovia implantada, com a maior urgência possível.

A definição dos pontos de passagem dessa rodovia na Relação Descritiva constante do Anexo do Plano Nacional de Viação facilitará a realização de investimentos federais e viabilizará a construção do trecho.

Para agilizar esse processo, estamos encaminhando o presente projeto de lei, incluindo nessa referida relação descritiva as localidades que mais demandam serem diretamente servidas pela BR-222. São elas: Dom Eliseu – Rondon do Pará – Abel Figueiredo – Bom Jesus do Tocantins – Marabá – Vila Brejo do Meio – Vila Santa Fé – Vila Trindade – Vila Novo Progresso – Vila Três Poderes – Vila Capistrano de Abreu – Vila São Pedro – Distrito Cruzeiro do Sul – Vila Josenópolis – Vila Plano Dourado – Distrito

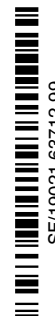


Lindoeste – Distrito Sudoeste - Vila Cascalheira - Vila São Francisco – Vila Teilândia - Vila Tancredo Neves – Vila Canãa – Cidade de São Félix do Xingú - Porto Santa Rosa – Vila do Facão – Vila do Macaco – Vila Central – Vila Planalto – Vila da Fumaça - Vila Caboclo – Vila Canopus – BR 163 (Cidade Novo Progresso).

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

Sala das Sessões,

Senador ZEQUINHA MARINHO



SF/19021.63712-99





# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 2449, 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 dar novos pontos de passagem à BR-222.

**AUTORIA:** Senador Zequinha Marinho (PSC/PA)



[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>

3



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador JORGE KAJURU

## PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 4.247, de 2021, do Deputado Gilson Marques, que *revoga o inciso I do caput do art. 139-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para permitir a atividade de moto-frete independentemente da categoria de registro do veículo.*

Relator: Senador **JORGE KAJURU**

### I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei nº 4.247, de 2021, do Deputado Gilson Marques, que “revoga o inciso I do caput do art. 139-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro - CTB), para permitir a atividade de moto-frete independentemente da categoria de registro do veículo”.

A proposição é composta tão somente de três artigos. O primeiro enuncia seu objetivo: a revogação do inciso I do caput do art. 139-A do CTB. O segundo revoga, propriamente, o supracitado dispositivo legal. E o terceiro carrega a cláusula de vigência, como imediata.

Em sua justificação na Câmara dos Deputados, o autor da proposição defende que a revogação proposta não abrange outro escopo, senão o de desburocratização. O registro de motocicletas e motonetas na categoria de veículos de aluguel seria despiciendo para a prática do transporte de mercadorias, bastando suficientes as demais exigências legais.

A proposição foi tramitada a esta Comissão e à Comissão de Constituição Justiça e Cidadania (CCJ). Não foram apresentadas emendas sobre a matéria.

## **II – ANÁLISE**

Nesta Comissão de Serviços de Infraestrutura nos ateremos sobre a análise do mérito da proposição, notadamente quanto aos aspectos relativos ao transporte terrestre, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF). À CCJ, nos termos do art. 101 do RISF, deixaremos a tarefa de opinar sobre a constitucionalidade, a juridicidade e a regimentalidade da proposição.

O projeto em análise, como dissemos, tem tão somente o propósito de revogar o inciso I do art. 139-A do CTB para permitir a atividade de moto-frete independentemente da categoria de registro do veículo. O citado art. 139-A foi incluído no CTB pela Lei nº 12.009, de 2009, que veio regulamentar o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta.

Na oportunidade, a nova lei inseriu, através do Art. 139-A, quatro requisitos à circulação das motocicletas e das motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias nas vias, com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, a saber:

### **I – registro como veículo da categoria de aluguel;**

II – instalação de protetor de motor mata-cachorro, fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento, nos termos de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – Contran;

III – instalação de aparador de linha antena corta-pipas, nos termos de regulamentação do Contran;

IV – inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.

Vemos que o projeto em análise revoga tão somente o primeiro requisito, a exigência de registro na categoria de aluguel, mantendo hígidos todos os demais.

Assim, há bastante razão no argumento de que a burocracia de registro da motocicleta como veículo de aluguel não traz, de fato, nenhuma vantagem econômica ou de segurança adicional. Reveste-se tão somente de formalidade cartorial, cuja exclusão não traria nenhum prejuízo intrínseco, uma vez que as demais obrigações de segurança estariam mantidas no CTB e precisarão ser cumpridas tanto pelos motociclistas quanto pelas autoridades de trânsito.

### III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 4.247, de 2021.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 337/2023/PS-GSE

Brasília, na data da apresentação.

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

Assunto: **Envio de proposição para apreciação**

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 4.247, de 2021, da Câmara dos Deputados, que "Revoga o inciso I do *caput* do art. 139-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para permitir a atividade de moto-frete independentemente da categoria de registro do veículo".

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR  
Primeiro-Secretário

Apresentação: 05/09/2023 16:14:51.560 - MESA

DOC n.961/2023



Pa  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Bivar

Avulso do PL 4247/2021 [3 de 4]





# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 4247, DE 2021

Revoga o inciso I do caput do art. 139-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para permitir a atividade de moto-frete independentemente da categoria de registro do veículo.

**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=2116268&filename=PL-4247-2021](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2116268&filename=PL-4247-2021)



[Página da matéria](#)





Revoga o inciso I do *caput* do art. 139-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para permitir a atividade de moto-frete independentemente da categoria de registro do veículo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei revoga o inciso I do *caput* do art. 139-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para permitir a atividade de moto-frete independentemente da categoria de registro do veículo.

Art. 2º Fica revogado o inciso I do *caput* do art. 139-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, na data da chancela.

ARTHUR LIRA  
Presidente

## LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro - 9503/97  
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997;9503>
- art139-1\_cpt\_inc1

4

## PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 2.647, de 2022 (PL nº 6.325/2016), do Deputado Pedro Uczai, que *acrescenta dispositivo à Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, a fim de incluir o incentivo à aquisição de equipamentos para a produção de energias renováveis entre as prioridades da política agrícola.*

Relator: Senador **EDUARDO BRAGA**

### I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura o Projeto de Lei nº 2.647, de 2022 (PL nº 6.325, de 2016), que *acrescenta dispositivo à Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, a fim de incluir o incentivo à aquisição de equipamentos para a produção de energias renováveis entre as prioridades da política agrícola.*

O autor tem o objetivo de facilitar e aumentar a produção de energias renováveis no meio rural e, para tanto, propõe a inclusão, na Lei da Política Agrícola, de incentivos à aquisição de equipamentos que utilizem a energia solar, energia eólica ou biomassa, principalmente para a agricultura familiar.

Após aprovação na Câmara dos Deputados, o PL nº 2.647, de 2022, de autoria do Deputado Pedro Uczai, foi remetido ao Senado Federal e distribuído para as Comissões de Serviços de Infraestrutura (CI) e de Agricultura e Reforma Agrária (CRA).

No Senado Federal, foi apresentada uma única emenda, do Senador Zequinha Marinho, que altera o art. 2º do PL para incluir, dentre as

ações prioritárias, a aquisição de equipamentos para produção de biocombustível.

## II – ANÁLISE

Compete à CI, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), opinar sobre proposições que tratam de *transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes, e outros assuntos correlatos*. Na medida em que a geração de energia elétrica, a partir de novas fontes, impacta a infraestrutura de energia no País, há a aderência das competências da CI ao tema tratado pelo projeto de lei em análise.

A proposição é constituída de 3 artigos.

O art. 1º enuncia o objetivo da proposição, que é o de incluir, dentre as prioridades da política agrícola, o incentivo à aquisição de equipamentos para a produção de energias renováveis, principalmente na agricultura familiar.

O art. 2º acrescenta o inciso V ao art. 94 da Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, que dispõe sobre a política agrícola, para determinar que o Poder Público incentivará prioritariamente *a aquisição de equipamentos que utilizem energia solar, energia eólica ou biomassa, para a produção de energia limpa e sustentável, por meio de linhas de crédito diferenciadas, principalmente para a agricultura familiar*. O art. 3º estabelece que o projeto entre em vigor na data de sua publicação.

No mérito, a proposição é muito louvável. Dado o dinamismo do setor agrícola, é certo que a demanda por energia será crescente. Poder utilizar, cada vez mais, energia gerada a partir de fontes renováveis trará importantes benefícios para o meio ambiente e para o bolso dos consumidores em geral, inclusive dos produtores rurais. Ademais, o estímulo à geração de energia renovável na agricultura familiar impulsionará esse setor, gerará mais empregos e contribuirá para a eficiência e sustentabilidade dessa atividade.

Apesar de já haver linhas de crédito destinadas à agricultura familiar, voltadas à aquisição de equipamentos para a produção de energia elétrica a partir das fontes eólica, solar e biomassa, a inclusão dessa prioridade

na política agrícola, aliada à previsão de linhas de crédito diferenciadas, confere aos canais de crédito existentes maior respaldo. Abre também as portas para novas oportunidades de fomento a investimentos em fontes renováveis. Além disso, a explicitação da prioridade dada à energia renovável assegura aos agricultores familiares, a nosso juízo, maior segurança jurídica nesse tipo de investimento.

Por fim, se as linhas de crédito oferecerem condições favorecidas, porém, ainda tiverem juros reais positivos, o projeto não trará impacto para as finanças públicas.

Consideramos muito bem-vinda a emenda do Senador Zequinha Marinho que altera o art. 2º do PL para incluir, dentre as ações prioritárias, a aquisição de equipamentos para produção de biocombustível. De fato, o uso de biocombustíveis em equipamentos para geração de energia elétrica limpa, ou, ainda, em geradores de hidrogênio que utilizam o processo de reforma de etanol constitui importante alternativa para a descarbonização no meio rural.

### **III – VOTO**

Diante do exposto, nos pronunciamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.647, de 2022, com a Emenda nº 1-CI.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 571/2022/PS-GSE

Brasília, 19 de outubro de 2022.

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

Assunto: **Envio de proposição para apreciação**

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 6.325, de 2016, da Câmara dos Deputados, que “Acrescenta dispositivo à Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, a fim de incluir o incentivo à aquisição de equipamentos para a produção de energias renováveis entre as prioridades da política agrícola”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR  
Primeiro-Secretário

Apresentação: 19/10/2022 12:12 - Mesa

DOC n.839/2022



\* C D Z 2 1 1 0 3 2 4 1 3 0 0 \*

LexEdit



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 2647, DE 2022

(nº 6.325/2016, na Câmara dos Deputados)

Acrescenta dispositivo à Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, a fim de incluir o incentivo à aquisição de equipamentos para a produção de energias renováveis entre as prioridades da política agrícola.

**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=1499677&filename=PL-6325-2016](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1499677&filename=PL-6325-2016)



[Página da matéria](#)





Acrescenta dispositivo à Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, a fim de incluir o incentivo à aquisição de equipamentos para a produção de energias renováveis entre as prioridades da política agrícola.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo à Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, para incluir, entre as prioridades da política agrícola, o incentivo à aquisição de equipamentos para a produção de energias renováveis, principalmente na agricultura familiar.

Art. 2º O *caput* do art. 94 da Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso V:

“Art. 94. ....

.....

V - a aquisição de equipamentos que utilizem energia solar, energia eólica ou biomassa, para a produção de energia limpa e sustentável, por meio de linhas de crédito diferenciadas, principalmente para a agricultura familiar.”(NR)

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 19 de outubro de 2022.

ARTHUR LIRA  
Presidente

## LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 8.171, de 17 de Janeiro de 1991 - Lei da Política Agrícola - 8171/91  
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1991;8171>
- art94\_cpt



SENADO FEDERAL  
GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO

EMENDA Nº - CI  
(ao PL nº 2647, de 2022)

Nos termos do art. 2º do projeto de lei, dê-se nova redação ao inciso V do art. 94:

“Art. 94. ....

V - a aquisição de equipamentos que utilizem energia solar, energia eólica, biomassa ou **biocombustível**, para a produção de energia limpa e sustentável, por meio de linhas de crédito diferenciadas, principalmente para a agricultura familiar.” (NR)

## JUSTIFICATIVA

O uso de biocombustíveis em equipamentos para geração de energia elétrica limpa ou ainda como opção para gerador de hidrogênio que utiliza o processo de reforma de etanol é uma alternativa para a descarbonização das atividades de processamento dos produtores rurais que estão se aprofundando em iniciativas cada vez mais verdes.

Sala das Sessões,

Senador Zequinha Marinho  
Podemos/PA



5

## PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei Complementar nº 111, de 2022 (PLP nº 62/2015), do Deputado Fabio Garcia, que *altera a Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996 (Lei Kandir), para prever a não incidência do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) sobre adicional de energia elétrica, nos termos que especifica.*

Relator: Senador **EDUARDO BRAGA**

### I – RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão o Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 111, de 2022, de autoria do Deputado Federal Fabio Garcia, que *altera a Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996 (Lei Kandir), para prever a não incidência do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) sobre adicional de energia elétrica, nos termos que especifica.*

O PLP é composto por dois artigos. O primeiro determina que o imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação (ICMS) não incidirá sobre *adicional de energia cobrado por ocasião das bandeiras tarifárias de energia elétrica*. Já o segundo artigo estabelece a entrada em vigor da lei na data de sua publicação.

O PLP foi aprovado em 8 de junho de 2022 na Câmara dos Deputados, onde tramitou como PLP nº 62, de 2015, e remetido ao Senado Federal na mesma data. No Senado Federal, a proposição foi distribuída para esta Comissão, seguindo posteriormente para a Comissão de Assuntos Econômicos (CAE).

Na Justificação do PLP, o autor aponta que *não é justo que o consumidor de energia, além de ter que pagar pelo aumento do custo de geração como consequência de condições não favoráveis e totalmente fora de seu controle ou culpa, tenha que desembolsar um valor ainda maior de recursos para fazer frente aos tributos incidentes sobre esta parcela adicional*. Ademais, afirma que esta injustiça é evidente quando olhamos esta cobrança sob o prisma da administração pública que passa a arrecadar mais quando as condições de geração não são favoráveis, fazendo com que o consumidor pague duplamente pelo custo adicional da energia elétrica e pelos tributos incidentes nesta parcela adicional. Conclui asseverando que a proposição não interfere na arrecadação planejada de tributos do governo federal e dos governos estaduais e municipais já que os mesmos continuarão cobrando seus tributos sobre a tarifa regular de energia que é a tarifa definida pela ANEEL, fruto de uma operação planejada e regular sem anomalias.

Não foram apresentadas emendas à proposição no prazo regimental.

## II – ANÁLISE

Segundo o art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura opinar sobre matérias pertinentes a *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*. Assim, tendo em vista que o fornecimento de energia elétrica é um desses assuntos correlatos, resta clara a aderência do objeto da proposição às competências desta Comissão.

Uma vez constatada a aderência do tema às competências desta Comissão, passemos à análise do PLP.

Anualmente, a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) fixa as tarifas das distribuidoras, as quais devem vigorar pelo prazo de doze meses. Nesse período, as tarifas não sofrem variações. Há, contudo, uma exceção, materializada nas bandeiras tarifárias.

As bandeiras tarifárias são sinalizações das condições da oferta de energia elétrica, que podem representar um valor adicional à tarifa inicialmente fixada pela Aneel. Temos, atualmente, três cores de bandeira:

verde, amarela e vermelha, esta última dividida nos patamares 1 e 2. A bandeira verde é fixada quando as condições hidrológicas são favoráveis e as bandeiras amarela e vermelha em situações de hidrologia desfavorável. Nesse momento, o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) aciona termelétricas, que possuem custo de geração maior e que não são cobertos totalmente pelas tarifas anualmente fixadas pela Aneel.

O estabelecimento das bandeiras amarela e vermelha é uma forma de sinalizar ao consumidor os custos da geração de energia elétrica no período mensal de faturamento, de forma a incentivar redução no consumo e, com isso, no valor a ser pago. Mas, também é um meio de aliviar o caixa das distribuidoras. Essas empresas, caso as bandeiras não existissem, teriam que suportar a diferença entre o que recebem dos consumidores e o valor pago aos geradores. Ressalta-se que essa diferença seria repassada aos seus consumidores com atualização pela taxa SELIC.

Nota-se, portanto, como bem aponta o autor do PLP em análise, *que o pagamento do valor adicional das bandeiras tarifárias amarela e vermelha somente acontece quando as condições de geração de energia não são favoráveis, portanto em condições não apropriadas e não planejadas. O autor do PLP cita quais seriam essas situações não planejadas: uma hidrologia desfavorável, equívocos no planejamento do setor ou na execução do mesmo, deficiências na execução das obras para o setor, restrições energéticas ou elétricas que impeçam a eficiente operação do sistema.*

Mesmo sendo fruto de situações não apropriadas ou não planejadas, as bandeiras geram pagamento de ICMS por parte dos consumidores. Em outros termos, os estados arrecadam mais pela frustração de expectativas, pelo distanciamento do planejado, do esperado. Trata-se, sem dúvida, de uma injustiça porque o consumidor é punido duplamente: com o custo maior da energia elétrica que consome e com o pagamento de ICMS sobre esse adicional.

Enfatiza-se: a incidência de ICMS sobre o valor associado às bandeiras tarifárias é injusta. Estamos tributando a falta de planejamento, a escassez de chuvas e o atraso de obras. E, com isso, oneramos milhares de famílias brasileiras que não deram causa a esses fatos.

Diante desse cenário injusto, o PLP em análise acerta ao estabelecer que não haverá incidência de ICMS sobre *a adicional de energia*

*cobrado por ocasião das bandeiras tarifárias de energia elétrica. A medida é a correção de uma distorção do nosso sistema tributário.*

Cumpra esclarecer, como bem o faz o autor da proposição, que o PLP *não interfere na arrecadação planejada de tributos do governo federal e dos governos estaduais e municipais já que os mesmos continuarão cobrando seus tributos sobre a tarifa regular de energia que é a tarifa definida pela ANEEL, fruto de uma operação planejada e regular sem anomalias.* O que ocorrerá é que os governos estaduais *somente não continuarão arrecadando a mais sobre a parcela adicional da tarifa fruto de condições de geração de energia desfavoráveis e não planejadas,* ou seja, eles deixarão de arrecadar a partir do sofrimento da população brasileira.

Por fim, considerando alterações da Lei Complementar nº 194, de 23 de junho de 2022, na Lei Complementar nº 87, de 1996, precisamos fazer um pequeno ajuste de redação no PLP nº 111, de 2022: em lugar de acrescentar o inciso X ao art. 3º da Lei Complementar nº 87, de 1996, deve-se acrescentar o inciso XI.

### III – VOTO

Ante o exposto, nosso voto é pela aprovação do PLP nº 111, de 2022, com a seguinte emenda de redação:

#### EMENDA Nº - CI

Dê-se a seguinte redação ao art. 1º do Projeto de Lei Complementar nº 111, de 2022:

“**Art. 1º** O *caput* do art. 3º da Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996 (Lei Kandir), passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XI:

‘**Art. 3º** .....

.....

XI – adicional de energia cobrado por ocasião das bandeiras tarifárias de energia elétrica.

.....’(NR)”

Sala da Comissão,



, Presidente

, Relator



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR

### Nº 111, DE 2022

(nº 62/2015, na Câmara dos Deputados)

Altera a Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996 (Lei Kandir), para prever a não incidência do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) sobre adicional de energia elétrica, nos termos que especifica.

**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=1324198&filename=PLP-62-2015](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1324198&filename=PLP-62-2015)



[Página da matéria](#)



Altera a Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996 (Lei Kandir), para prever a não incidência do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) sobre adicional de energia elétrica, nos termos que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O *caput* do art. 3º da Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996 (Lei Kandir), passa a vigorar acrescido do seguinte inciso X:

“Art. 3º .....

.....

X - adicional de energia cobrado por ocasião das bandeiras tarifárias de energia elétrica.

.....”(NR)

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 8 de junho de 2022.

ARTHUR LIRA  
Presidente



Of. nº 391/2022/SGM-P

Brasília, 8 de junho de 2022.

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

Assunto: **Envio de proposição 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 Complementar nº 62, de 2015, da Câmara dos Deputados, que “Altera a Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996 (Lei Kandir), para prever a não incidência do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) sobre adicional de energia elétrica, nos termos que especifica”.

Atenciosamente,



**ARTHUR LIRA**

Presidente da Câmara dos Deputados



Documento : 93017 - 2

---

## LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei Complementar nº 87, de 13 de Setembro de 1996 - Lei Kandir - 87/96

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei.complementar:1996;87>

- art3\_cpt

6



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Weverton

**PARECER Nº       , DE 2023**

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 757, de 2022, 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, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos serviços de praticagem; e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Relator: Senador **WEVERTON**

**I – RELATÓRIO**

Vem para análise desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei 757, de 2022, de autoria do Poder Executivo, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos serviços de praticagem e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O PL dispõe de cinco artigos onde o art. 1º trata da sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, regulamentando o serviço de praticagem, além de alterar a Lei nº 10.233, de 2001, que dispõe sobre a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O art. 2º altera o artigo 2º, 12, 13, 14, acrescenta os arts. 12-A, 15-A, 15-B, 15-C, para estabelecer a Zona de Praticagem; definir o serviço de praticagem como atividade essencial, de natureza privada; os parâmetros para que a Autoridade Marítima institua anualmente a lotação dos profissionais; a remuneração; assegurar a ininterruptibilidade dos serviços; as orientações sobre rumos e velocidades em assessoria ao comandante da embarcação; a fixação pela Autoridade Marítima, por meio de normas específicas, da lotação de práticos necessários em cada zona de praticagem.

O art. 3º altera o caput do art. 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Antaq, com o objetivo de determinar que a mesma participe da Comissão Temporária presidida pela Autoridade Marítima, quando provocada por denúncias de abuso de poder econômico por quaisquer das partes envolvidas ou defasagem dos valores de serviço de praticagem.

O art. 4º revoga o § 2º do art. 24 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.

Esgotado o prazo regimental, foram apresentadas 11 emendas.

A **emendas nº 1** do Senador Chico Rodrigues e a **emenda nº 8** do Senador Esperidião Amin, propõe alterações ao art. 12 da proposição, retirando o caráter de interesse público da atividade de praticagem.

A **emendas nº 2** do Senador Chico Rodrigues e a **emenda nº 9** do Senador Espiridião Amin, suprimem o art. 15- A que trata da obrigação da fixação anual da lotação de práticos na zona de praticagem.

A **emendas nº 3** do Senador Chico Rodrigues e **emenda nº 6** do Senador Espiridião Amin, suprimem o art. 15-C retirando da Marinha do Brasil a competência para a regulação econômica da praticagem.

A **emendas nº 4** do Senador Chico Rodrigues, a **emenda nº 5** Senador Zequinha Marinho, e a **emenda nº 7** do Senador Esperidião Amin, suprimem o artigo 13 da proposição, que traz para o status de lei, que os serviços de praticagem sejam executados exclusivamente por práticos devidamente habilitados pela Autoridade Marítima, o estabelecimento da escala de Rodízio Única e outros parâmetros para o exercício da profissão.



A **emenda nº 10**, da Senador Veneziano Vital do Rêgo e a **emenda nº11** do Senador Luis Carlos Heinze, modificam o art. 15- A para estabelecer que a competência para a regulação econômica da atividade de praticagem seja transferida para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

## 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, altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para consentir que a mesma seja membro da Comissão Temporária a ser formada em casos de denúncias de abuso de poder econômico, emitindo parecer consultivo em até 45 dias.

Em relação ao mérito, é necessário garantir a competitividade de nossos portos e a manutenção da segurança em nossas águas e para isso, é de extrema urgência uma normatização mais clara e detalhada do serviço de praticagem.

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

A importância da praticagem no cenário econômico brasileiro se viu em evidência, sobretudo, com a edição da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (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.

No âmbito da regulação existente, discute-se a falta de regulação dos aspectos econômicos do serviço de praticagem, concomitantemente à regulação técnica pela Autoridade Marítima. Atualmente, o parágrafo único da LESTA já prevê algumas atribuições à Autoridade Marítima no que tange a estabelecer o número de práticos necessário e fixar o preço do serviço para cada zona de praticagem. Nesse mesmo diapasão, a NORMAM-12/DPC prevê a possibilidade de a Autoridade Marítima fixar preços, de forma precária e temporária, para assegurar a disponibilidade do serviço, nos casos excepcionais em que não haja acordo entre as partes. Contudo, nem a lei nem a norma infralegal são claras sobre em que circunstâncias a Autoridade Marítima pode ou deve interferir na questão do preço do serviço. Entendemos, portanto, necessário deixar mais claro na lei como se dará essa interferência.

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.

Durante o prazo regimental, foram apresentadas onze emendas, que apesar do elevado mérito, não tivemos como acolhe-las.

As **emendas nº 1 e 8** que retiravam o caráter de interesse público da atividade de praticagem, não foram acolhidas por entendermos que a segurança da navegação é questão de nítido interesse público, na medida em que atesta a salvaguarda da vida humana no mar e a proteção ao meio ambiente.

As **emendas nº 2 e 9**, que suprimem o art. 15- A que trata da obrigação da fixação anual da lotação de práticos na zona de praticagem, não foram atendidas, uma vez que, a própria proposição já estabelece que a autoridade marítima fixará, conforme periodicidade estabelecida em norma específica, a lotação de práticos necessária em cada zona de praticagem.

Também não há como acolher as **emendas nº 3 e 6** que retiram da Marinha do Brasil a competência pela regulação econômica da praticagem, uma vez que a Marinha do Brasil já exerce a regulação dos serviços de praticagem no Brasil, envolvendo aspectos técnicos e econômicos, conforme se depreende da própria Lei nº 9.537/97, quanto em suas normas administrativas denominadas de Normas da Autoridade Marítima (NORMAM-311/DPC). Ademais, a possibilidade de fixação de preço quanto aos serviços de praticagem pela Autoridade Marítima, ou seja, regulação econômica, já se encontra prevista no art. 14 da lei vigente, o que reforça a opção feita quanto a concentração de tais atribuições para a Marinha do Brasil. O texto do Projeto de Lei nº 757 de 2022, na forma de seu substitutivo, preserva essa competência a Marinha do Brasil, que vem regulando com primazia e eficiência o serviço de praticagem.

As **emendas nº 4, 5 e 7**, não merecem prosperar uma vez que suprimem a possibilidade de trazer para Lei, normas infralegais que causam insegurança jurídica aos profissionais que atuam na área. Sobre a Escala de Rodizio Única, esclarecemos que a mesma já vem sendo adotada pela Marinha do Brasil há décadas, servindo de mecanismo que avaliza a manutenção da proficiência do prático, estabelecendo a garantia para que seja realizado o número de manobras suficientes para garantir a segurança

da navegação, além de estabelecer que o serviço de praticagem esteja permanentemente disponível em cada zona de praticagem, posto que o prático escalado não poderá se recusar a executar a manobra, independentemente de horários ou dias da semana. Por se tratar de instrumento tão relevante e que já vem sendo endossado pela Marinha do Brasil de forma a atestar a plena segurança da navegação, não vemos óbices em se efetivar a segurança jurídica decorrente do status legal.

Por fim, as emendas **emenda nº 10 e 11** não serão acolhidas, pois, entendemos ser a Marinha do Brasil o órgão mais competente para executar essa atividade, respeitando sobretudo, a livre negociação, a atualização monetária, os contratos vigentes, o tempo e a qualidade do serviço. Ademais, vale ressaltar que a Câmara dos Deputados aprimorou a legislação vigente ao incluir a possibilidade de admitir provocação de qualquer das partes envolvidas quanto a eventual abusividade ou defasagem de preço, sugerindo a criação de uma Comissão paritária, de caráter consultiva, presidida pela Autoridade Marítima, com a participação de representantes de armadores e práticos, contando, ainda, com a presença da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

### III – VOTO

Ante o exposto votamos pela regimentalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e, no mérito, pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 757, de 2022, **rejeitando as emendas de 1 a 11**.

Sala da Comissão,

**Senador Weverton**



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 757, 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, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos serviços de praticagem; e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

**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=2153509&filename=PL-757-2022](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2153509&filename=PL-757-2022)



[Página da matéria](#)



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, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos serviços de praticagem; e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei 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, para regulamentar o serviço de praticagem e conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos preços dos serviços de praticagem, e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Art. 2º A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º.....

.....

XXII – Zona de Praticagem – área geográfica delimitada em razão de peculiaridades locais que dificultam a livre e segura movimentação de embarcações, de forma a exigir a constituição e a disponibilidade permanente de serviço de praticagem.” (NR)

“Art. 12. ....

§ 1º O serviço de praticagem é atividade essencial, de natureza privada, cujo objetivo é garantir o interesse público da segurança da



navegação, da salvaguarda da vida humana e da proteção ao meio ambiente.

§ 2º O serviço de praticagem deve estar 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." (NR)

"Art. 12-A. O serviço de praticagem compreende o prático, a lancha de prático e a atalaia.

Parágrafo único. Os práticos são responsáveis pela implantação e pela manutenção da infraestrutura e dos equipamentos necessários à execução do serviço de praticagem, pelo treinamento de colaboradores e pela permanente disponibilidade da estrutura."

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

.....

§ 2º A manutenção da habilitação do prático dependerá:

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 das recomendações e das determinações oriundas dos organismos internacionais competentes, desde que reconhecidas pela autoridade marítima.

§ 3º É assegurado a todo prático, na forma prevista no *caput* deste artigo, o livre exercício do serviço de praticagem, atendida a regulação técnica e econômica da atividade, nos termos desta Lei.

§ 4º A autoridade marítima poderá, desde que atendidos os requisitos por ela estabelecidos em regulamento específico, conceder exclusivamente a Comandantes brasileiros de navios de bandeira brasileira que tenham até 100 m (cem metros) de comprimento e tripulação que seja, no mínimo, 2/3 (dois terços) brasileira Certificado de Isenção de Praticagem, que os habilitará a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem ou em parte dela, observado que a isenção:

I - não desobrigará o tomador de serviço do pagamento da remuneração devida à praticagem local pela permanente disponibilidade do serviço nem da comunicação à atalaia coordenadora sobre o trânsito pretendido, para embarcações com arqueação bruta a partir de 500 (quinhentos), salvo as hipóteses previstas no § 6º deste artigo;

II - será precedida de análise de risco, a qual comprove que a concessão não aumentará o risco à navegação ou colocará 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; e

IV - dependerá, cumulativamente ou não, do cumprimento pelo Comandante de:

a) 6 (seis) meses de atuação prévia como Comandante do navio dentro da zona de praticagem específica ou da subzona para a isenção objeto da concessão;

b) posteriormente, 6 (seis) meses de realização de fainas de praticagem, assistido por prático da respectiva zona de praticagem ou de sua subzona, em total não inferior a 12 (doze) fainas.

§ 5º Em cada zona de praticagem, os profissionais prestarão o serviço de acordo com escala de rodízio única homologada 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 arqueação bruta superior a 500 (quinhentos), salvo:

I - as hipóteses previstas pela autoridade marítima em regulamento específico, situação em que as embarcações dispensadas deverão comunicar as



respectivas manobras aos agentes da autoridade marítima; e

II - o caso de embarcações regionais, empurradores, balsas e comboio integrado de balsas, classificadas para operar exclusivamente na navegação interior, independentemente da arqueação, e que arvorem a bandeira brasileira.”(NR)

“Art. 14. ....

Parágrafo único. Para assegurar a ininterruptibilidade do serviço, a autoridade marítima poderá:

I - estabelecer o número necessário de práticos para cada zona de praticagem, conforme norma específica própria, o qual deverá ser revisado periodicamente, de forma a atender às necessidades do tráfego marítimo, fluvial e lacustre na respectiva zona e a manutenção da qualificação dos práticos;

II - fixar, em caráter excepcional e temporário, o valor referente aos serviços em cada zona de praticagem;

.....”(NR)

“Art. 15-A. A remuneração do serviço de praticagem compreende a operação de práctico, a lancha de práctico e a atalaia.

§ 1º Caso seja necessário o revezamento de práticos, eles serão alojados com as mesmas condições dos oficiais de bordo, preferencialmente em camarotes individuais e independentes que



garantam o conforto térmico e as efetivas condições para seu descanso satisfatório, e o Comandante do navio ficará responsável por garantir a adequação das instalações.

§ 2º No rito ordinário, o preço do serviço será livremente negociado entre os tomadores e os prestadores do serviço, reprimidas quaisquer práticas de abuso do poder econômico.

§ 3º A autoridade marítima, mediante provocação fundamentada de quaisquer das partes contratantes, poderá fixar, em caráter extraordinário, excepcional e temporário, o preço do serviço de praticagem, por período não superior a 12 (doze) meses, prorrogável por igual período, nas seguintes hipóteses:

I - para cumprimento do disposto no inciso II do parágrafo único do art. 14 desta Lei; ou

II - quando comprovado o abuso de poder econômico ou a defasagem dos valores do serviço de praticagem.

§ 4º A autoridade marítima realizará juízo de admissibilidade, por decisão fundamentada, quanto à provocação referente a abuso de poder econômico por quaisquer das partes ou defasagem dos valores de serviço de praticagem.

§ 5º Conhecida a provocação de que trata o § 4º deste artigo, a autoridade marítima formará e presidirá comissão temporária, paritária e de natureza consultiva, composta de representantes da



entidade prestadora de serviço de praticagem, do armador tomador de serviços de praticagem da respectiva zona e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a qual terá até 45 (quarenta e cinco) dias para emitir parecer consultivo.

§ 6º A regulação econômica pela autoridade marítima respeitará a livre negociação e poderá observar a atualização monetária anual, os preços costumeiramente praticados em cada zona de praticagem, os contratos vigentes, o tempo e a qualidade do serviço.”

“Art. 15-B. As orientações sobre rumos e velocidades, em assessoria ao Comandante da embarcação, serão transmitidas exclusivamente por práticos aos Comandantes quando suas embarcações estiverem navegando nas zonas de praticagem.”

“Art. 15-C. A autoridade marítima fixará, conforme periodicidade estabelecida em norma específica, a lotação de práticos necessária em cada zona de praticagem, com observância dos seguintes parâmetros:

I - o número e a duração média das manobras em que foram utilizados serviços de praticagem, em cada zona de praticagem, nos 24 (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 garantir aos práticos de cada zona de praticagem a execução de manobras sem sobrecarga permanente de trabalho; e

IV - o estabelecimento de frequência de manobras adequada que assegure a manutenção da proficiência uniforme de todos os práticos em cada zona de praticagem.”

Art. 3º O *caput* do art. 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XXXI:

“Art. 27. ....

.....

XXXI - participar da comissão prevista no § 5º do art. 15-A da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.

.....” (NR)

Art. 4º Fica revogado o § 2º do art. 24 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, na data da chancela.

ARTHUR LIRA  
Presidente



Of. nº 269/2023/SGM-P

Brasília, na data da chancela.

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

Assunto: **Envio de proposição 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 757, de 2022, do Poder Executivo, 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, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos serviços de praticagem; e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)”.

Atenciosamente,

ARTHUR LIRA  
Presidente



---

## LEGISLAÇÃO CITADA

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

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997;9537>

- art15-1\_par5

- art24\_par2

- Lei nº 10.233, de 5 de Junho de 2001 - Lei de Reestruturação dos Transportes Aquaviário e Terrestre - 10233/01

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2001;10233>

- art27\_cpt



**SENADO FEDERAL  
LIDERANÇA DO PROGRESSISTAS**

**VOTO EM SEPARADO**

Perante a COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 757, de 2022, da Presidência da República, 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, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos serviços de praticagem; e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).*

Relatora: Senadora **TEREZA CRISTINA**

**I – RELATÓRIO**

Vem ao exame exclusivo desta Comissão, em caráter terminativo o Projeto de Lei nº 757, de 2022, de iniciativa do Executivo e já aprovado pela Câmara dos Deputados. A proposição que foi submetida à apreciação do Congresso Nacional, representava um marco significativo na modernização do serviço de praticagem no Brasil, pois ao alterar as Leis nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário, e nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), buscava positivar a regulação econômica dos serviços de praticagem, atribuindo tal competência à Antaq.

Este movimento legislativo do Governo anterior surgia como uma resposta à necessidade premente de reformular o setor, em linha com as melhores práticas regulatórias internacionais e visando aprimorar a eficiência e a competitividade da economia brasileira no âmbito do transporte marítimo.

Entretanto, o que chega ao Senado Federal é um projeto totalmente diferente do propósito original. Assim, este voto em separado é apresentado



com o intuito de resguardar os melhores interesses do setor de transporte marítimo brasileiro e da economia nacional, contribuindo para um debate legislativo mais amplo e fundamentado sobre este importante projeto.

Como dissemos, o projeto que aqui chega vai na direção de afastar o serviço de praticagem da regulação econômica da agência reguladora natural, a Antaq, posto que disciplina para a Marinha do Brasil essa função.

Dotado de cinco artigos, sendo o primeiro deles dedicado ao objetivo da norma: regulamentar o serviço de praticagem e conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos preços dos serviços de praticagem, por meio da alteração das Leis nº 9.537, de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário, e nº 10.233, de 2001, que cria a Antaq.

O segundo artigo detalha com minúcias a praticagem e a sua respectiva regulação econômica a ser exercida pela Marinha do Brasil, por meio de extensas alterações na Lei nº 9.537, de 1997. O terceiro artigo traz uma nova atribuição à Antaq, de participar da comissão prevista no § 5º do art. 15-A da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, inserido pelo segundo artigo da proposição.

O quarto artigo revoga o § 2º do art. 24 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, retirando a exigência de depósito prévio do respectivo valor de multa, em caso de o infrator apresentar recurso contra a aplicação da pena de multas de que trata a Lei que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Já o quinto e último artigo é a cláusula de vigência imediata.

A matéria veio tão somente a esta Comissão em decisão terminativa.

## **II – ANÁLISE**

A necessidade de regulamentar economicamente os serviços de praticagem no Brasil é evidenciada pela situação atual, onde tal atividade, essencial em áreas de navegação restrita, carece de uma regulação econômica adequada. Atualmente, a regulação técnica é exercida pela Marinha do Brasil, mas os aspectos econômicos da praticagem, que afetam diretamente os custos no setor de transporte e, conseqüentemente, a competitividade da economia, permanecem desamparados. Esta lacuna regulatória tem reflexos profundos:

conforme indicado pela Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC), os custos da praticagem podem representar cerca de 20% dos custos totais da navegação de cabotagem.

A proposta que neste voto em separado defendemos visa corrigir tal desequilíbrio, introduzindo uma regulação que abarca não apenas os aspectos técnicos, mas também os econômicos da praticagem. A Comissão Nacional Para Assuntos de Praticagem (CNAP) estimou um potencial de redução significativa nos custos unitários, exemplificado pela possível economia de até R\$ 156 milhões por ano somente na Zona de Praticagem do Porto de Santos. Extrapolando essa economia para as demais zonas de praticagem do país, os benefícios econômicos são incontestáveis, podendo superar a marca de R\$ 1 bilhão anuais.

Assim, nossa proposta é a de adoção de mecanismos de regulação econômica que contemplem a racionalização de custos e a avaliação de incentivos à eficiência econômica, elementos ausentes na atual legislação. Tais mecanismos estão em consonância com práticas regulatórias adotadas em países como Argentina, Holanda, Suécia, Itália, Noruega, Grécia, Alemanha, França e Dinamarca, reconhecidos por suas abordagens eficientes e modernas no setor de praticagem.

Além de definir a competência da Antaq para regular economicamente o serviço de praticagem, o nosso voto em separado estabelece a necessidade de publicidade de informações contábeis, financeiras e outras pertinentes, fomentando a transparência e a adoção de boas práticas regulatórias. Essa abertura de informações visa diminuir a assimetria entre regulado e regulador, propiciando uma regulação mais justa e equânime.

Entendemos que as transmutações do Projeto de Lei nº 757, de 2022 na Câmara dos Deputados, onde sofreu a inclusão de diversas emendas significativas, alterando substancialmente o escopo e o intuito da proposta original, alarmaram a própria Marinha do Brasil, que por meio de Nota se manifestou contrária a proposição, nos termos do Relatório do nobre Senador Weverton, que ao ser designado como relator, apresentou um relatório em concordância com as alterações aprovadas na Câmara.

Este cenário, onde as modificações propostas pela Câmara dos Deputados são acolhidas sem as devidas considerações sobre seus impactos e implicações, enseja uma necessidade crítica de revisão e reflexão. É neste contexto que apresento este Voto em Separado, expressando uma visão

contrária às alterações aprovadas e destacando a importância de retomar os princípios e objetivos do projeto original. A preocupação central deste voto reside na preservação da eficiência, segurança e competitividade do setor de transporte marítimo brasileiro, alinhado às melhores práticas regulatórias internacionais e atento às necessidades econômicas do país.

É imperativo, portanto, que o Senado Federal, enquanto casa revisora, exerça seu papel crítico na análise deste projeto de lei, considerando os amplos impactos que as mudanças propostas podem trazer para o setor de transporte marítimo, para a economia nacional e, mais amplamente, para a sociedade brasileira.

### **Constitucionalidade e Regimentalidade:**

Em relação à constitucionalidade, a insistência da função de regulação econômica à Marinha do Brasil, conforme proposto pelas alterações, desafia a estrutura estabelecida de competências e funções, conforme delineado na Constituição Federal e na legislação que criou a Antaq. A expertise técnica e administrativa da Antaq na regulação do setor de transportes aquaviários é inequívoca, e qualquer mudança nesse sentido deve ser cuidadosamente avaliada para garantir conformidade constitucional.

Do ponto de vista regimental, é crucial que o processo legislativo siga rigorosamente o Regimento Interno do Senado Federal. As emendas significativas introduzidas na Câmara dos Deputados e a rápida progressão do projeto no Senado requerem uma análise metódica para garantir que todos os procedimentos regimentais foram devidamente seguidos. Este aspecto é fundamental para assegurar a legitimidade e a transparência do processo legislativo.

### **Mérito e Aspectos Infralegais:**

Quanto ao mérito da proposta, além das preocupações já citadas sobre a transferência da regulação econômica, é fundamental destacar a inserção de diversos dispositivos no texto do projeto que seriam mais adequadamente abordados em normas infralegais, como decretos, portarias e resoluções. A legislação, por natureza, deve estabelecer diretrizes e princípios gerais, deixando detalhes operacionais e técnicos para regulamentações mais flexíveis e adaptáveis. A inclusão excessiva de tais detalhes no texto da lei pode resultar em uma rigidez indesejada, restringindo a capacidade de atualização e adaptação às mudanças tecnológicas e às variáveis de mercado.

A eficácia da regulação econômica no setor de praticagem está intrinsecamente ligada à capacidade de resposta rápida a essas dinâmicas. A transferência dessa competência para a Marinha, juntamente com a incorporação de aspectos operacionais específicos na legislação, pode comprometer essa eficácia, afetando adversamente a dinâmica do setor e os interesses econômicos nacionais.

Em resumo, a análise detalhada do Projeto de Lei nº 757, de 2022, considerando constitucionalidade, regimentalidade, mérito, razoabilidade e proporcionalidade dos seus dispositivos indica a necessidade de uma revisão criteriosa das alterações propostas. O foco deve permanecer na eficiência, modernização e competitividade do setor de praticagem, assegurando o alinhamento do Brasil com as práticas regulatórias internacionais eficazes, como era o desiderato do projeto original.

Diante da análise aprofundada do Projeto de Lei nº 757, de 2022, sob os aspectos de constitucionalidade, regimentalidade, mérito, e considerando a importância de retirar vários dispositivos normativos que vieram da Câmara dos Deputados, para que se mantenham no âmbito infralegal, apresento este voto em separado na forma de uma Emenda Substitutiva.

### III – VOTO

Por todo o exposto, voto em separado pela **aprovação** do PL nº 757, de 2022, na forma da seguinte emenda substitutiva:

#### **EMENDA Nº (SUBSTITUTIVO)**

(Ao Projeto de Lei nº 757, de 2022)

Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário, e a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), para estabelecer a competência da Antaq para atuar na regulação econômica dos serviços de praticagem.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar acrescida das seguintes alterações:

“**Art. 2º** .....

.....

XXI - Vistoria - ação técnico-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas; e

XXII - Zona de Praticagem - área geográfica delimitada que, por força de peculiaridades locais que dificultam a movimentação livre e segura de embarcações, exigem o funcionamento ininterrupto de serviço de praticagem.

Parágrafo único. Compete à Marinha do Brasil estabelecer as zonas de praticagem.” (NR)

“**Art. 13.** O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, de forma individual ou mediante a constituição de sociedade empresária.

.....

§ 3º É assegurado a todo prático, nos termos do **caput**, o livre exercício do serviço de praticagem, sem prejuízo da regulação econômica pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

.....

§ 5º A sociedade empresária de que trata o **caput** terá:

I - como objeto social, a prestação de serviços de praticagem em apenas uma zona de praticagem; e

II - como sócios, apenas práticos habilitados a atuarem na respectiva zona de praticagem.

§ 6º Os agentes previstos no **caput** prestarão informações de natureza financeira, técnica e operacional, entre outras solicitadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários.” (NR)

“**Art. 14.** .....

§ 1º Para assegurar o disposto no **caput**, a autoridade marítima poderá:

I - estabelecer o número de práticos necessário para cada zona de praticagem; e

II - requisitar o serviço de práticos.

§ 2º Caberá ao Ministério com competência sobre a elaboração da política pública portuária, em articulação com a Marinha do Brasil e com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, elaborar estudos e projeções relativos à disponibilidade do serviço de praticagem, com atenção às exigências de segurança e de acessibilidade às instalações portuárias.” (NR)

**Art. 2º** A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescida com as seguintes alterações:

“**Art. 27.** .....

XXXI - realizar a regulação econômica do serviço de praticagem, inclusive para definir o preço do serviço e fiscalizar o cumprimento de padrões adequados, sem prejuízo das competências da autoridade marítima.

.....

§ 2º A Antaq observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha e atuará sob sua orientação em assuntos de Marinha Mercante que interessarem à defesa nacional, à segurança da navegação aquaviária e à salvaguarda da vida humana no mar, e será consultada quando do estabelecimento de normas e de procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos e operacionais da prestação de serviços de transporte aquaviário, incluída a prestação dos serviços de praticagem.

.....

§ 5º Órgão colegiado a ser instituído por ato do Poder Executivo estabelecerá os parâmetros a serem observados pela Antaq na regulação econômica dos serviços de praticagem de que trata o inciso XXXI do **caput**, de forma a

corrigir falhas de mercado e a garantir a qualidade dos serviços.” (NR)

**Art. 3º** Fica revogado o parágrafo único do art. 14 da Lei nº 9.537, de 1997.

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

## PROJETO DE LEI Nº 757, 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, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos serviços de praticagem; e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

## Proposta de emenda modificativa

Alterem-se da redação dada ao Artigo nº 12 da Lei nº 9.537, de 1997, contida no Artigo 2º do Projeto de Lei nº 757, de 2022, passando a terem a seguinte redação:

“Art. 12. ....

.....

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

§ 2º O serviço de praticagem ~~deve estar~~ 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.”

## JUSTIFICAÇÃO

Sugere-se retornar ao texto anterior já analisado e constante no PL 877.

Face ao exposto solicitamos a anuência do Relator na acolhida desta emenda e consequentemente a aprovação de nossos pares.





## PROJETO DE LEI Nº 757, 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, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos serviços de praticagem; e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

## Proposta de emenda supressiva

Exclua-se do Projeto de Lei nº 757, de 2022, a redação dada ao novo artigo 15-c, da Lei nº 9.537, de 1997.

## JUSTIFICAÇÃO

O contido nesse Artigo já é tratado no item 2.45 e 2.46 da NORMAM-311, todavia, o caput proposto traz a obrigação de **fixação anual da lotação de práticos nas ZP**. Por definição, a Lotação é o número de Práticos habilitados considerado como ideal pela Autoridade Marítima para uma ZP, de modo que garanta um Serviço de Praticagem ininterrupto, previna a fadiga dos Práticos e os mantenha qualificados nas respectivas ZP, e não há expectativa de oscilação neste número que justifique a necessidade de fixação anual.

Mais ainda, o item 2.47 da NORMAN-12 estabelece a Lotação como um dos parâmetros de cálculo para abertura de vagas em uma ZP, mas publica que essa abertura de vagas não indica a necessidade imediata de realização de Processo Seletivo à Categoria de Praticante de Prático (PSCPP). A hierarquia da Lei proposta sobre a norma em vigor poderá justificar constantes ações judiciais no sentido de demandar novos PSCPP a cada variação da relação entre Lotação e Efetivo.

Um outro aspecto a ser considerado é que a criação de parâmetros para a fixação da Lotação das ZP baseados exclusivamente nos critérios propostos não é suficiente para atender as necessidades da AM, pois há outros fatores que devem ser considerados, como o tempo para se realizar um novo PSCPP para recomposição da Força de Trabalho de Práticos Habilitados.

Portanto, a inclusão deste dispositivo trará grande prejuízo para a administração da Força de Trabalho de Práticos Habilitados por parte da AM, podendo ser usado como referência para constantes demandas judiciais por novos PSCPP.



## PROJETO DE LEI Nº 757, 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, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos serviços de praticagem; e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

## Proposta de emenda supressiva

Exclua-se do Projeto de Lei nº 757, de 2022, a redação dada ao novo artigo 15-A, da Lei nº 9.537, de 1997.

## JUSTIFICAÇÃO

Caput- A redação proposta pretende ressuscitar e colocar em Lei o inciso 2, do Art. 6º do Regulamento da Lesta, cancelado em 2012 para permitir a implantação da regulação econômica.

§ 1º - A NORMAM-13 estabelece que o nível de equivalência do PRT é 7, ou seja, 2º Oficial de Náutica, não havendo motivações para um tratamento diferenciado em relação aos oficiais de bordo. Adicionalmente, considera-se inadequado para ser inserido em Lei, pois pode representar um óbice à prestação do serviço, **ao amparar a recusa de prestação de serviço baseada em critérios de habitabilidade**, não previstos nos códigos e convenções internacionais.

Da mesma forma que a proposta contida no *caput* do do art 15-A, os § 2º, 3º, 4º, 5º e 6º tratam de remuneração do serviço de praticagem, e não parecem pertinentes a uma lei que tem por objetivo a Segurança do Tráfego Aquaviário. Adicionalmente negam a característica monopolista da atividade e impedem a implantação da Regulação Econômica.

A literatura econômica recomenda que as regulações técnicas e econômicas devem ser exercidas por órgãos diferentes, evitando-se assim o fenômeno da Captura Econômica. Neste sentido, estudo realizado pelo BNDES em 2012, propõe que a regulação técnica continue a ser exercida pela Marinha, recomendando que a regulação econômica seja exercida pela ANTAQ, respeitando-se as vocações das instituições.

Releva-se pontuar que o § 6º proposto pelo substitutivo obriga que a regulação econômica, além de ser realizada pelo regulador técnico, observe a livre negociação, os preços costumeiramente praticados em cada Zona de Praticagem, e os contratos vigentes, o que é uma impropriedade, dado que impede a atividade de regulação proposta.



## PROJETO DE LEI Nº 757, 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, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos serviços de praticagem; e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

## Proposta de emenda supressiva

Exclua-se do Projeto de Lei nº 757, de 2022, a redação dada ao novo artigo 13, da Lei nº 9.537, de 1997.

## JUSTIFICAÇÃO

Como ressaltado não é adequado, nem conveniente, estabelecer uma regulamentação vinculativa desses serviços, no âmbito internacional, em razão de suas particularidades regionais, requerendo aos Estados que, dentro do possível, adotem as recomendações nela constantes. A redação proposta representa um risco ao dar um caráter deontológico às recomendações não mandatárias publicadas pela IMO.

**§ 3º:** Considera a existência de uma regulação econômica fictícia. Mais adiante a atribui ao regulador técnico (Marinha do Brasil), em contrariedade à literatura econômica, que recomenda que a regulação técnica e econômica devem ser exercidas por órgãos diferentes, evitando-se assim o fenômeno da Captura Econômica. Neste sentido, estudo realizado pelo BNDES em 2012, propõe que a regulação técnica continue a ser exercida pela Marinha, recomendando que a regulação econômica seja exercida pela ANTAQ, respeitando-se as vocações das instituições.

**§ 4º:** A habilitação de comandantes está prevista na LESTA (art. 13, § 4º da redação atual) sendo regulamentada na NORMAM 311, emanada pela Autoridade Marítima (AM).

A AM já criou mecanismos suficientes para mitigar os riscos de não se ter o Prático a bordo, que são os constantes na Seção VII, do Capítulo 2 e art 4.4 da NORMAM-311, e os considera adequados.

Ainda de acordo com o Acórdão 2707/2022 do TCU, foi recomendado que a AM flexibilizasse os critérios para a emissão de PEC, já atendido pelos dispositivos citados. A redação proposta no substitutivo se contrapõe aos padrões de gestão recomendados por aquele Tribunal, órgão auxiliar do próprio Congresso Nacional.

A proposta limita a emissão de uma PEC, sem análise dos necessários critérios técnicos.

Adicionalmente, a redação proposta, conjugada com dispositivos do substitutivo, permite a cobrança da atalaia aos navios que gozem da PEC, acarretando em possíveis judicializações.



**§ 5º:** A ERU é hoje o instrumento usado pela Autoridade Marítima (AM) para garantir a habilitação equitativa dos práticos nos diversos tipos de navios, contudo não é um instrumento unânime dentre as AM de todos os países. Ademais, leva ao monopólio na atividade quando obriga o tomador de serviço a contratar obrigatoriamente o práctico escalado. Assim sendo, não deve constar em lei.

**§ 6º:** O dispositivo leva a isenção de navios estrangeiros de pequeno porte, hoje não prevista na NORMAM 311

A AM e os Armadores entendem que serão mantidas as isenções previstas na Tabela do Anexo 4-F da NORMAM-311, que resume os mecanismos para mitigar os riscos de não se ter o Prático a bordo, previstos Capítulo 4 da NORMAM-311, a praticagem facultativa, e os considera adequados.





**SENADO FEDERAL**  
**GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO**

**EMENDA Nº - CI**  
**(ao PL nº 757, de 2022)**

Exclua-se do Projeto de Lei nº 757, de 2022, a redação dada ao novo artigo 13, da Lei nº 9.537, de 1997.

**JUSTIFICATIVA**

Como ressaltado não é adequado, nem conveniente, estabelecer uma regulamentação vinculativa desses serviços, no âmbito internacional, em razão de suas particularidades regionais, requerendo aos Estados que, dentro do possível, adotem as recomendações nela constantes. A redação proposta representa um risco ao dar um caráter deontológico às recomendações não mandatárias publicadas pela IMO.

§ 3º: Considera a existência de uma regulação econômica fictícia. Mais adiante a atribui ao regulador técnico (Marinha do Brasil), em contrariedade à literatura econômica, que recomenda que a regulação técnica e econômica devem ser exercidas por órgãos diferentes, evitando-se assim o fenômeno da Captura Econômica. Neste sentido, estudo realizado pelo BNDES em 2012, propõe que a regulação técnica continue a ser exercida pela Marinha, recomendando que a regulação econômica seja exercida pela ANTAQ, respeitando-se as vocações das instituições.

§ 4º: A habilitação de comandantes está prevista na LESTA (art. 13, § 4º da redação atual) sendo regulamentada na NORMAM 311, emanada pela Autoridade Marítima (AM).

A AM já criou mecanismos suficientes para mitigar os riscos de não se ter o Prático a bordo, que são os constantes na Seção VII, do Capítulo 2 e art. 4.4 da NORMAM-311, e os considera adequados.

Ainda de acordo com o Acórdão 2707/2022 do TCU, foi recomendado que a AM flexibilizasse os critérios para a emissão de PEC, já atendido pelos dispositivos citados. A redação proposta no substitutivo se contrapõe aos padrões de gestão recomendados por aquele Tribunal, órgão auxiliar do próprio Congresso Nacional.

A proposta limita a emissão de uma PEC, sem análise dos necessários critérios técnicos.

Adicionalmente, a redação proposta, conjugada com dispositivos do substitutivo, permite a cobrança da atalaia aos navios que gozem da PEC, acarretando em possíveis judicializações.

§ 5º: A ERU é hoje o instrumento usado pela Autoridade Marítima (AM) para garantir a habilitação equitativa dos práticos nos diversos tipos de navios, contudo não é um instrumento unânime dentre as AM de todos os países. Ademais, leva ao monopólio





**SENADO FEDERAL**  
**GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO**

na atividade quando obriga o tomador de serviço a contratar obrigatoriamente o prático escalado. Assim sendo, não deve constar em lei.

§ 6º: O dispositivo leva a isenção de navios estrangeiros de pequeno porte, hoje não prevista na NORMAM 311.

A AM e os Armadores entendem que serão mantidas as isenções previstas na Tabela do Anexo 4-F da NORMAM-311, que resume os mecanismos para mitigar os riscos de não se ter o Prático a bordo, previstos Capítulo 4 da NORMAM-311, a praticagem facultativa, e os considera adequados.

Sala das Comissões,

Senador Zequinha Marinho  
Podemos/PA





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

## **EMENDA Nº - CI**

(ao PL nº 757, de 2022)

Exclua-se do art. 2º do Projeto de Lei nº 757, de 2022, a redação dada ao artigo 15-A, da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.

### **JUSTIFICAÇÃO**

O Projeto de Lei nº 757, de 2022, apresenta proposta de inclusão do art. 15-A na Lei nº 9.537, de 1997 (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário – LESTA), que representa prejuízo e insegurança para o transporte aquaviário.

A redação proposta pretende ressuscitar e colocar em lei o dispositivo do regulamento da Lesta, revogado em 2012, para permitir a implantação da regulação econômica.

Quanto ao disposto no § 1º, o regulamento vigente (Norma da Autoridade Marítima NORMAM-13) estabelece que o nível de equivalência do Prático é 7, ou seja, 2º Oficial de Náutica, não havendo motivações para um tratamento diferenciado em relação aos oficiais de bordo. Adicionalmente, considera-se inadequado inseri-lo em lei, pois pode representar um óbice à prestação do serviço, ao amparar a recusa de prestação de serviço baseada em critérios de habitabilidade, não previstos nos códigos e convenções internacionais.

Os §§ 2º, 3º, 4º, 5º e 6º tratam de remuneração do serviço de praticagem, e não parecem pertinentes a uma lei que tem por objetivo a Segurança do Tráfego Aquaviário. Adicionalmente negam a característica monopolista da atividade e impedem a implantação da regulação econômica.

A literatura econômica recomenda que as regulações técnicas e econômicas devem ser exercidas por órgãos diferentes, evitando-se assim o

#### **Brasília:**

Senado Federal – Anexo II – Ala Senador Nilo Coelho –  
Gabinete 2  
70165-900 – Brasília – DF  
31)3303-6446

#### **Florianópolis:**

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

E-mail: [sen.esperidioamin@senado.leg.br](mailto:sen.esperidioamin@senado.leg.br)

Assinado eletronicamente, por Sen. Esperidião Amin

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5209884545>



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

fenômeno da captura econômica. Neste sentido, entendemos que a regulação técnica deverá continuar a ser exercida pela Marinha, e a regulação econômica deverá ser exercida pela ANTAQ, respeitando-se as vocações das instituições.

Releva-se pontuar que o § 6º proposto pelo substitutivo obriga que a regulação econômica, além de ser realizada pelo regulador técnico, observe a livre negociação, os preços costumeiramente praticados em cada Zona de Praticagem, e os contratos vigentes, o que é uma impropriedade, dado que impede a atividade de regulação proposta.

São esses os motivos que nos levam a pedir que a presente emenda seja acolhida e aprovada.

Sala da Comissão,

Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

**Brasília:**  
Senado Federal – Anexo II – Ala Senador Nilo Coelho –  
Gabinete 2  
70165-900 – Brasília – DF  
31)3303-6446

E-mail: [sen.esperidioamin@senado.leg.br](mailto:sen.esperidioamin@senado.leg.br)

Assinado eletronicamente, por Sen. Esperidião Amin

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5209884545>

**Florianópolis:**

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







SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

**EMENDA Nº - CI**  
(ao PL nº 757, de 2022)

Exclua-se do art. 2º do Projeto de Lei nº 757, de 2022, a redação dada ao art. 13 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.

**JUSTIFICAÇÃO**

O Projeto de Lei nº 757, de 2022, apresenta proposta de nova redação para o art. 13, da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário – LESTA), que seriam prejudiciais e trariam insegurança para o transporte aquaviário.

A proposta de vincular em lei a manutenção da habilitação do prático ao cumprimento de recomendações e determinações dos organismos internacionais não é adequada, nem conveniente. As particularidades regionais requerem que os Estados, exercendo sua soberania, decidam quais recomendações dos organismos internacionais serão adotadas em nosso País. A redação proposta representa um risco ao dar um caráter deontológico às recomendações não mandatórias publicadas pela Organização Marítima Internacional.

O § 3º proposto considera a existência de uma regulação econômica fictícia. Mais adiante a atribui ao regulador técnico (Marinha do Brasil), em contrariedade à literatura econômica, que recomenda que a regulação técnica e a regulação econômica devem ser exercidas por órgãos diferentes, evitando-se assim o fenômeno da Captura Econômica. Neste sentido, estudo realizado pelo BNDES, em 2012, propõe que a regulação técnica continue a ser exercida pela Marinha, recomendando que a regulação econômica seja exercida pela ANTAQ, respeitando-se as vocações das instituições.

**Brasília:**  
Senado Federal – Anexo II – Ala Senador Nilo Coelho –  
Gabinete 2  
70165-900 – Brasília – DF  
31)3303-6446

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

E-mail: [sen.esperidioamin@senado.leg.br](mailto:sen.esperidioamin@senado.leg.br)

Assinado eletronicamente, por Sen. Esperidião Amin

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3310320226>





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

O § 4º proposto trata de critérios para concessão de Certificado de Isenção de Praticagem. A habilitação de comandantes está prevista na LESTA (art. 13, § 4º) sendo regulamentada por norma da Autoridade Marítima Autoridade Marítima (AM), que já criou mecanismos suficientes para mitigar os riscos de não se ter o práctico a bordo (Seção VII, do Capítulo 2 e art. 4.4 da NORMAM-311), e os considera adequados.

Ainda de acordo com o Acórdão 2707/2022 do TCU, foi recomendado que a AM flexibilizasse os critérios para a emissão de Habilitação para Dispensa de Prática (conhecida internacionalmente como *Pilot Exemption Certificate* — PEC), já atendido pelos dispositivos citados. A redação proposta no substitutivo se contrapõe aos padrões de gestão recomendados por aquele Tribunal, órgão auxiliar do próprio Congresso Nacional. A proposta limitaria a emissão de uma PEC, sem análise dos necessários critérios técnicos.

Adicionalmente, a redação proposta, conjugada com dispositivos do substitutivo, permite a cobrança da atalaia aos navios que gozem da PEC, acarretando possíveis judicializações.

Quanto ao proposto pelo § 5º, a Escala de Rodízio Único (ERU) é hoje o instrumento usado pela AM para garantir a habilitação equitativa dos prácticos nos diversos tipos de navios, contudo não é um instrumento unânime entre as AM de todos os países. Ademais, leva ao monopólio na atividade quando obriga o tomador de serviço a contratar obrigatoriamente o práctico escalado. Assim sendo, não deve constar em lei.

A § 6º proposto pelo substitutivo leva a isenção de navios estrangeiros de pequeno porte, hoje não prevista em regulamentos. A AM e os armadores entendem que serão mantidas as isenções previstas na Tabela do Anexo 4-F da NORMAM-311, que resume os mecanismos para mitigar os riscos de não se ter o práctico a bordo, previstos no Capítulo 4 da NORMAM-311.

São esses os motivos que nos levam a pedir que a presente emenda seja acolhida e aprovada.

Sala da Comissão,

**Brasília:**

Senado Federal – Anexo II – Ala Senador Nilo Coelho –  
Gabinete 2  
70165-900 – Brasília – DF  
31)3303-6446

**Florianópolis:**

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

E-mail: [sen.esperidioamin@senado.leg.br](mailto:sen.esperidioamin@senado.leg.br)

Assinado eletronicamente, por Sen. Esperidião Amin

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3310320226>





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

**Brasília:**  
Senado Federal – Anexo II – Ala Senador Nilo Coelho –  
Gabinete 2  
70165-900 – Brasília – DF  
31)3303-6446

E-mail: [sen.esperidioamin@senado.leg.br](mailto:sen.esperidioamin@senado.leg.br)

Assinado eletronicamente, por Sen. Esperidião Amin

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3310320226>

**Florianópolis:**

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





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

## **EMENDA Nº - CI**

(ao PL nº 757, de 2022)

Dê-se ao art. 12 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, na forma do art. 2º do Projeto de Lei nº 757, de 2022, a seguinte redação:

“**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 prestação do serviço de praticagem nos termos desta Lei.” (NR)

## **JUSTIFICAÇÃO**

As alterações propostas ao art. 12 da Lei nº 9.537, de 1997, foram exaustivamente discutidas nesta casa por ocasião da análise do Projeto de Lei nº 877, de 2022. Em vista disso, sugerimos que a redação dessas alterações seja dada na forma da redação proposta ao referido artigo pelo PL 877, de 2022.

Face ao exposto solicitamos a anuência do Relator na acolhida desta emenda e consequentemente a aprovação de nossos pares.

Sala da Comissão,

Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

### **Brasília:**

Senado Federal – Anexo II – Ala Senador Nilo Coelho –  
Gabinete 2  
70165-900 – Brasília – DF  
31)3303-6446

E-mail: [sen.esperidioamin@senado.leg.br](mailto:sen.esperidioamin@senado.leg.br)

Assinado eletronicamente, por Sen. Esperidião Amin

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8887708356>

### **Florianópolis:**

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



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

## **EMENDA Nº - CI**

(ao PL nº 757, de 2022)

Exclua-se o art. 15-C da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, proposto pelo Projeto de Lei nº 757, de 2022.

### **JUSTIFICAÇÃO**

O contido nesse artigo que se pretende suprimir já é tratado no item 2.45 e 2.46 da Norma da Autoridade Marítima NORMAM-311/DPC. Todavia, o caput proposto traz a obrigação de fixação anual da lotação de Práticos nas Zonas de Praticagem – ZP. Por definição, a lotação é o número de Práticos habilitados considerado como ideal pela Autoridade Marítima – AM para uma ZP, de modo que garanta um serviço de praticagem ininterrupto, previna a fadiga dos Práticos e os mantenha qualificados nas respectivas ZP. Entretanto, não há expectativa de oscilação nesse número que justifique a necessidade de fixação anual.

Mais ainda, o item 2.47 da NORMAM-311/DPC estabelece a lotação como um dos parâmetros de cálculo para abertura de vagas em uma ZP, mas publica que essa abertura de vagas não indica a necessidade imediata de realização de Processo Seletivo à Categoria de Praticante de Prático (PSCPP). A hierarquia da Lei proposta sobre a norma em vigor poderá justificar constantes ações judiciais no sentido de demandar novos PSCPP a cada variação da relação entre lotação e efetivo.

Um outro aspecto a ser considerado é que a criação de parâmetros para a fixação da lotação das ZP baseados exclusivamente nos critérios propostos não é suficiente para atender as necessidades da AM, pois

**Brasília:**

Senado Federal – Anexo II – Ala Senador Nilo Coelho –  
Gabinete 2  
70165-900 – Brasília – DF  
(31)3303-6446

**Florianópolis:**

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

E-mail: [sen.esperidioamin@senado.leg.br](mailto:sen.esperidioamin@senado.leg.br)

Assinado eletronicamente, por Sen. Esperidião Amin

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2907141889>



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

há outros fatores que devem ser considerados, como o tempo para se realizar um novo PSCPP para recomposição da força de trabalho de Práticos habilitados.

Portanto, a inclusão deste dispositivo trará grande prejuízo para a administração da força de trabalho de Práticos habilitados por parte da AM, podendo ser usado como referência para constantes demandas judiciais por novos PSCPP.

Sala da Comissão,

Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

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

E-mail: [sen.esperidioamin@senado.leg.br](mailto:sen.esperidioamin@senado.leg.br)

Assinado eletronicamente, por Sen. Esperidião Amin

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2907141889>

**Florianópolis:**

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



**EMENDA Nº \_\_\_, de 2023**  
**(ao Projeto de Lei nº 757, de 2022)**

Dê-se a seguinte redação aos §§ 3º, 4º, 5º e 6º do artigo 15-A da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, introduzidos pelo art. 2º do Projeto de Lei nº 757/2022:

“Art. 15-A.....

*§ 3º A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) , mediante provocação fundamentada de quaisquer das partes contratantes, poderá fixar, em caráter extraordinário, excepcional e temporário, o preço do serviço de praticagem, por período não superior a 12 (doze) meses, prorrogável por igual período, nas seguintes hipóteses:*

*§ 4º A ANTAQ realizará juízo de admissibilidade, por decisão fundamentada, quanto à provocação referente a abuso de poder econômico por quaisquer das partes ou defasagem dos valores de serviço de praticagem.*

*§ 5º Conhecida a provocação de que trata o § 4º deste artigo, a ANTAQ formará e presidirá comissão temporária, paritária e de natureza consultiva, composta de representantes da entidade prestadora de serviço de praticagem, do armador tomador de serviços de praticagem da respectiva zona e da autoridade marítima , a qual terá até 45 (quarenta e cinco) dias para emitir parecer consultivo.*

*§ 6º A regulação econômica pela ANTAQ respeitará a livre negociação e poderá observar a atualização monetária anual, os preços de mercados locais ou de outros portos com características semelhantes em cada zona de praticagem, os contratos vigentes, o tempo e a qualidade do serviço.”*

Insira-se o seguinte inciso no art. 27, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterado pelo art. 3º do Projeto de Lei nº 757/2022:

“Art. 27. ....

*XXX - realizar a regulação econômica do serviço de praticagem, inclusive para definir o preço do serviço e fiscalizar o cumprimento de padrões adequados, sem prejuízo das competências da autoridade marítima.”*



## JUSTIFICATIVA

O objetivo desta emenda é alterar a redação do presente projeto, tendo em vista que a proposta original do PL foi no sentido de que a regulação econômica da atividade de praticagem ficaria sob a competência da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), enquanto que a redação atual do Projeto de Lei nº 757/2022 impõe essa atribuição à Marinha do Brasil.

O texto atual não estabelece regras claras para regulação econômica da praticagem, conferindo à Autoridade Marítima a legitimidade para regular economicamente o setor, apesar de esta já ter se manifestado no sentido de não ter competência ou interesse para assumir essa responsabilidade.

A ANTAQ foi criada com a finalidade de regular, supervisionar e fiscalizar as atividades relacionadas à prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, ou seja, essa autarquia tem legitimidade legal, vocação e expertise para atuar como regulador econômico, de forma eficaz e efetiva com um monitoramento contínuo e intervenção nos custos de praticagem, quando necessário.

Corroborando com a proposta original, os órgãos técnicos de controle, como TCU e CADE, já se manifestaram sobre a importância de existir uma regulação econômica efetiva e eficaz, a fim de evitar abusividade, considerando a sensibilidade da praticagem e que o serviço é prestado por um grupo reduzido de profissionais, com pouca ou nenhuma concorrência, o que caracteriza um monopólio.

Com isso, torna-se necessário alterar o texto do PL na parte em que acumula as funções de regulador técnico e econômico na Marinha do Brasil, desconsiderando a legitimidade da ANTAQ como órgão capaz de arbitrar conflitos de interesses, impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica a fim de harmonizar os interesses dos usuários com os das empresas e entidades do setor, sempre preservando o interesse público.

Diante do exposto, conto com o apoio dos Nobres Pares, para aprovação dessa emenda.

Sala das Comissões, em        de        de 2023.

**Senador Veneziano Vital do Rêgo**  
**(MDB/PB)**







SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

**PROJETO DE LEI Nº 757, 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, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos serviços de praticagem; e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

**EMENDA MODIFICATIVA - CI**

**Os § 3º, §4º, §5º e §6º, do artigo 15-A, introduzidos pelo art. 2º do PL nº 757/2022 que altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passam a vigorar com as seguintes redações:**

*“Art. 15-A .....*

*.....*

*§ 3º A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), mediante provocação fundamentada de quaisquer das partes contratantes, poderá fixar, em caráter extraordinário, excepcional e temporário, o preço do serviço de praticagem, por período não superior a 12 (doze) meses, prorrogável por igual período, nas seguintes hipóteses:*

*.....*





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

.....  
*§ 4º A ANTAQ realizará juízo de admissibilidade, por decisão fundamentada, quanto à provocação referente a abuso de poder econômico por quaisquer das partes ou defasagem dos valores de serviço de praticagem.*

*§ 5º Conhecida a provocação de que trata o § 4º deste artigo, a ANTAQ formará e presidirá comissão temporária, paritária e de natureza consultiva, composta de representantes da entidade prestadora de serviço de praticagem, do armador tomador de serviços de praticagem da respectiva zona e da autoridade marítima, a qual terá até 45 (quarenta e cinco) dias para emitir parecer consultivo.*

*§ 6º A regulação econômica pela ANTAQ respeitará a livre negociação e poderá observar a atualização monetária anual, os preços de mercados locais ou de outros portos com características semelhantes em cada zona de praticagem, os contratos vigentes, o tempo e a qualidade do serviço. ”*

**O inciso XXXI do caput do artigo 27, da lei 10.233, de 5 de junho de 2001, inserido pelo artigo 3º do PL nº 757/2022, passa a vigorar com a seguinte redação:**

*“Art. 27 .....*

*.....*

*XXXI - realizar a regulação econômica do serviço de praticagem, inclusive para definir o preço do serviço e fiscalizar o cumprimento de padrões adequados, sem prejuízo das competências da autoridade marítima. ”*





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

## JUSTIFICAÇÃO

O objetivo desta emenda é alterar a redação dos dispositivos do Art. 15-A, tendo em vista que a proposta original do PL foi no sentido de que a regulação econômica da atividade de praticagem ficaria sob a competência da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ -, enquanto esse Substitutivo ao Projeto de Lei nº 757/2022 impõe essa atribuição à Marinha do Brasil.

A proposta desse substitutivo não estabelece regras claras para Regulação Econômica da Praticagem, conferindo à Autoridade Marítima a legitimidade para regular economicamente o setor, apesar desta já ter se manifestado no sentido de não ter competência ou interesse para assumir essa responsabilidade.

A ANTAQ foi criada com a finalidade regular, supervisionar e fiscalizar as atividades relacionadas à prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, ou seja, essa autarquia tem legitimidade legal, vocação e expertise para atuar como regulador econômico, de forma eficaz e efetiva com um monitoramento contínuo e intervenção nos custos de praticagem, quando necessário.

Corroborando com a proposta original, os órgãos Técnicos de Controle, como o TCU e CADE já se manifestaram sobre a importância de existir uma regulação econômica efetiva e eficaz, a fim de evitar abusividade, considerando a sensibilidade da praticagem e que o serviço é prestado por um grupo reduzido de profissionais, com pouca ou nenhuma concorrência, o que caracteriza um monopólio.

Com isso, equivocou-se o texto Substitutivo do PL quando acumula as funções de regulador técnico e econômico na Marinha do Brasil, desconsiderando a legitimidade da ANTAQ como órgão capaz de arbitrar conflitos de interesses, impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica a fim de harmonizar os





SENADO FEDERAL  
**Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze**

interesses dos usuários com os das empresas e entidades do setor, sempre preservando o interesse público.

Por todas estas razões expostas, considera-se que o Projeto de lei nº 757/22, apensado na forma do Substitutivo, é contrário aos interesses público, ameaçando à segurança da navegação.

Diante do exposto, conto com o apoio dos Nobres Pares, para aprovação dessa emenda.

Sala das Sessões, em 4 de dezembro de 2023

**Senador LUIS CARLOS HEINZE**  
Progressistas/RS

CSC



7

## PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 2.458, de 2022, do Senador Alessandro Vieira, que *altera a Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, para estimular a geração a partir da fonte solar fotovoltaica em unidades consumidoras com titulares inscritos no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal ou reconhecidos como agricultores familiares.*

Relator: Senador **IRAJÁ**

### I – RELATÓRIO

Vem para análise desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 2.458, de 2022, do Senador Alessandro Vieira, que *altera a Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, para estimular a geração a partir da fonte solar fotovoltaica em unidades consumidoras com titulares inscritos no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal ou reconhecidos como agricultores familiares.*

O PL nº 2.458, de 2022, é constituído de dois artigos.

O art. 1º altera o art. 26 da Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, para incluir dois incisos no caput deste dispositivo: (i) um trata de unidades cujo titular seja integrante do Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal – CadÚnico e utilize a fonte de geração fotovoltaica; e (ii) outro referente a unidades cujo titular seja reconhecido como agricultor familiar e utilize a fonte de geração fotovoltaica. O objetivo garantir a essas duas categorias de unidades consumidoras beneficiárias da energia oriunda de microgeradores e minigeradores distribuídos (MMGD) regras tarifárias mais favoráveis até 31 de dezembro de 2045.

O art. 2º do PL estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

O PL foi distribuído para análise da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária (CRA) e dessa CI, em decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

O autor argumenta na Justificação dessa proposição que a Lei nº 14.300, de 2022, poderia ter sido mais ousada no sentido de democratizar o acesso à microgeração e à minigeração distribuídas à população de menor poder aquisitivo, que consome uma parcela maior de sua renda com o custo da energia elétrica. Em vista disso, o autor propõe estender a essa população, até 31 de dezembro de 2045, os mesmos subsídios tarifários usufruídos pelos que implantaram MMGD antes de 7 de janeiro de 2022, data de publicação da Lei nº 14.300, de 2022.

Em 5 de julho de 2023, foi aprovado pela CRA parecer favorável ao PL nº 2.458, de 2022, com as Emendas nº 1-CRA e nº 2-CRA.

A Emenda nº 1-CRA deu nova redação ao inciso IV do art. 26 da Lei nº 14.300, de 2022, proposto pelo art. 1º do PL nº 2.458, de 2022: o benefício foi estendido também ao empreendedor familiar rural, nos termos do art. 3º da Lei nº 11.326, de 24 de julho de 2006, que utilize a fonte de geração fotovoltaica.

E a Emenda nº 2-CRA deu nova redação à ementa do PL para também fazer referência aos empreendedores familiares rurais.

## II – ANÁLISE

Segundo o art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à CI opinar sobre questões relacionadas a *transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes e outros assuntos correlatos*, como energia elétrica, objeto da proposição em análise. Portanto, há pertinência do objeto da proposição aos temas de competência desta Comissão. Isso posto, passamos à análise de constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade, técnica legislativa e mérito do PL.

Quanto à constitucionalidade do PL nº 2.458, de 2022, 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.

Quanto à juridicidade da proposição, existe inovação do ordenamento jurídico vigente, compatibilidade e alinhamento da norma com o ordenamento legal vigente, salvo ajustes que serão comentados adiante, bem como observação do atributo de generalidade. Além disso, a espécie normativa utilizada é adequada, pois a matéria não é reservada à lei complementar.

Em relação à adequação orçamentária e financeira, a proposição não cria despesa pública, nem gera renúncia ou perda de receitas para o setor público. Em termos de regimentalidade e técnica legislativa, avalia-se que o PL está adequado, conforme preceitua a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Quanto ao mérito da matéria tratada no PL nº 2.458, de 2022, avaliamos como muito positivo. Aqueles que implantaram MMGD em suas residências e comércios até a edição da Lei nº 14.300, de 2022, pertencem, em sua maioria, à população de mais alta renda do País. A esses consumidores a Lei nº 14.300, de 2022, garantiu, até 31 de dezembro de 2045, a isenção do pagamento de diversos itens da tarifa de suprimento de energia elétrica. Nada mais justo do que garantir também à população de baixa renda, notadamente os integrantes do CadÚnico, agricultores familiares e empreendedores familiares rurais, essa mesma isenção tarifária, agora que a tecnologia começa a ficar mais acessível.

Além disso, não há melhor hora para aprovar o PL nº 2458, de 2022, pois, recentemente, o Congresso Nacional aprovou e foi sancionada a Lei nº 14.620, de 13 de julho de 2023, que trata do Programa Minha Casa Minha Vida e inclui a instalação de MMGD como passível de financiamento pelo Programa. Assim, famílias de baixa renda poderão gerar sua própria energia elétrica e usufruir, até 31 de dezembro de 2045, dos subsídios que a Lei nº 14.300, de 2022, garantiu a todos que haviam instalado MMGD antes da sua publicação.



No entanto, com o intuito de evitar conflito entre dispositivos da Lei nº 14.300, de 2022, entendemos que os incisos acrescentados a essa Lei pelo PL nº 2.458, de 2022 devem conter uma ressalva. Objetiva-se deixar claro que as isenções se estendem até 31 de dezembro de 2045 apenas para aqueles que não tenham sido beneficiados pelo Programa de Energia Renovável Social (PERS), instituído pelo art. 36 da Lei nº 14.300, de 2022. Para esses últimos, a Lei estabelece o pagamento das tarifas calculadas pela ANEEL, porém são devidas todas as componentes tarifárias não associadas ao custo da energia.

Além disso, por isonomia, propomos emenda para dar a todos os minigeradores, independentemente de fonte, o mesmo prazo de 30 (trinta) meses para dar início à injeção de energia na rede, contados da data de emissão do parecer de acesso.

### III – VOTO

Ante o exposto, voto pela aprovação do PL nº 2.458, de 2022, e das Emendas nº 1 e 2-CRA, na forma proposta no Parecer (SF) nº 8, de 2023, da CRA, com as seguintes emendas e subemenda que apresentamos:

#### **EMENDA Nº        - CI** (ao PL nº 2.458, de 2022)

Dê-se ao art. 26 da Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, na forma do art. 1º do Projeto de Lei nº 2.458, de 2022, a seguinte redação:

“Art. 1º.....  
.....

‘Art. 26. ....  
.....

III – cujo titular seja integrante do Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal – CadÚnico, utilize a fonte de geração fotovoltaica e não seja participante do Programa de Energia Renovável Social (PERS) de que trata o art. 36 desta Lei; ou

IV – .....  
.....

§ 3º .....:

I – .....; ou

II – 30 (trinta) meses para minigeradores, independentemente da fonte.

.....’ (NR)”

**EMENDA Nº        - CI**  
(ao PL nº 2.458, de 2022)

Acrescente-se o seguinte artigo após o art. 1º do Projeto de Lei nº 2.458, de 2022, renumerando-se os demais:

“**Art. 2º** Fica revogado o inciso III do § 3º do art. 26 da Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022.” (NR)

**SUBEMENDA Nº        - CI**  
(à Emenda nº 1-CRA, ao PL nº 2.458, de 2022)

Dê-se a seguinte redação ao inciso IV do art. 26 da Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, proposto pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 2.458, de 2022, e alterado pela Emenda nº 1-CRA:

““**Art. 26.** .....:

III – .....; ou

IV – cujo titular seja reconhecido como agricultor familiar ou empreendedor familiar rural, nos termos do art. 3º da Lei nº 11.326, de 24 de julho de 2006, utilize a fonte de geração fotovoltaica e não seja participante do PERS de que trata o art. 36 desta Lei.

.....” (NR)”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 2458, DE 2022

Altera a Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, para estimular a geração a partir da fonte solar fotovoltaica em unidades consumidoras com titulares inscritos no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal ou reconhecidos como agricultores familiares.

**AUTORIA:** Senador Alessandro Vieira (PSDB/SE)



[Página da matéria](#)

## PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

Altera a Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, para estimular a geração a partir da fonte solar fotovoltaica em unidades consumidoras com titulares inscritos no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal ou reconhecidos como agricultores familiares.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O art. 26 da Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 26.** .....:

.....

I – .....;

II – .....;

III – cujo titular seja integrante do Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal – CadÚnico e utilize a fonte de geração fotovoltaica; ou

IV – cujo titular seja reconhecido como agricultor familiar e utilize a fonte de geração fotovoltaica.

.....” (NR)

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

## JUSTIFICAÇÃO

Em 6 janeiro de 2022, foi sancionada a Lei nº 14.300, que instituiu “o marco legal da microgeração e minigeração distribuída, o Sistema de Compensação de Energia Elétrica (SCEE) e o Programa de Energia Renovável Social (PERS)”. De iniciativa do Congresso Nacional, a

Lei foi importante para garantir segurança regulatória e segurança jurídica às pessoas físicas e jurídicas que têm optado em investir na microgeração e na minigeração distribuídas.

Graças à Lei nº 14.300, de 2022, os consumidores que ingressaram ou aqueles que ingressarão no Sistema de Compensação de Energia Elétrica (SCEE), e o fazem por meio da microgeração e da minigeração distribuídas, têm um horizonte definido quanto ao prazo que usufruirão dos subsídios concedidos pela Resolução Normativa (REN) nº 482, de 17 de abril de 2012. Antes da referida Lei, pairava sobre esses consumidores a ameaça da retirada abrupta desses subsídios, apesar de terem contribuído em larga medida para que muitos brasileiros passassem a gerar a própria energia elétrica por meio da fonte de geração fotovoltaica.

Atento à necessidade de democratizar a microgeração e a minigeração distribuídas, de forma a alcançar a todos os brasileiros e não apenas aos consumidores de maior poder aquisitivo, o Congresso Nacional, também por meio da Lei nº 14.300, de 2022, instituiu o Programa de Energia Renovável Social (PERS). O PERS destina recursos, que as distribuidoras devem aplicar em projetos de eficiência energética, para a instalação de sistemas fotovoltaicos e de outras fontes renováveis nas unidades consumidoras beneficiárias da Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE).

Apesar dos inegáveis avanços promovidos pela Lei nº 14.300, de 2022, entendemos que ela poderia ter sido mais ousada no sentido de democratizar o acesso à microgeração e à minigeração distribuídas à população de menor poder aquisitivo. Trata-se de algo que beneficiaria essa camada da população brasileira, que consome uma parcela maior de sua renda com o custo da energia elétrica. Além disso, seria uma oportunidade de estimular ainda mais a fonte de geração fotovoltaica, que já tem um importante papel na matriz elétrica brasileira e na geração de emprego e renda.

Considerando o exposto, apresentamos este Projeto de Lei com vistas a incentivar a geração fotovoltaica em unidades consumidoras com titular (a) inscrito no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico) ou (b) reconhecido como agricultor familiar.

O incentivo ora proposto consiste em garantir a essas unidades consumidoras, até 2045, independente da data em que ingressarem no SCEE, o benefício de não pagarem integralmente o custo pelo uso da rede de distribuição. Ou seja, sugerimos que essas unidades consumidoras



SF/22893.07144-25

continuem usufruindo do subsídio em vigor até 2045, data a partir da qual todos os consumidores do SCEE passarão a pagar o custo em questão.

É oportuno enfatizarmos os benefícios dessa medida: os consumidores de menor poder aquisitivo terão redução nas suas despesas de energia elétrica; os agricultores familiares gastarão menos para produzir seus produtos; a cadeia produtiva associada aos painéis fotovoltaicos empregará mais pessoas; a matriz elétrica brasileira se tornará mais limpa.

Contamos, portanto, diante dos inquestionáveis benefícios, com o apoio das Senadoras e dos Senadores para aprovarmos esta proposição.

Sala das Sessões,

Senador ALESSANDRO VIEIRA



## LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 14.300 de 06/01/2022 - LEI-14300-2022-01-06 , Marco Legal da Microgeração e Minigeração Distribuída - 14300/22  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2022;14300>
- art26





## SENADO FEDERAL

### PARECER (SF) Nº 8, DE 2023

Da COMISSÃO DE AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA, sobre o Projeto de Lei nº 2458, de 2022, do Senador Alessandro Vieira, que Altera a Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, para estimular a geração a partir da fonte solar fotovoltaica em unidades consumidoras com titulares inscritos no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal ou reconhecidos como agricultores familiares.

**PRESIDENTE:** Senador Jaime Bagattoli

**RELATOR:** Senador Flávio Arns

**RELATOR ADHOC:** Senador Hamilton Mourão

05 de julho de 2023





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador FLÁVIO ARNS

## PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA, sobre o Projeto de Lei nº 2.458, de 2022, do Senador Alessandro Vieira, que *altera a Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, para estimular a geração a partir da fonte solar fotovoltaica em unidades consumidoras com titulares inscritos no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal ou reconhecidos como agricultores familiares.*

Relator: Senador **FLÁVIO ARNS**

### I – RELATÓRIO

Vem para análise desta Comissão de Agricultura e Reforma Agrária (CRA) o Projeto de Lei (PL) nº 2.458, de 2022, do Senador Alessandro Vieira, que *altera a Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, para estimular a geração a partir da fonte solar fotovoltaica em unidades consumidoras com titulares inscritos no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal ou reconhecidos como agricultores familiares.*

O PL é constituído de dois artigos. O art. 1º altera o art. 26 da Lei nº 14.300, de 2022, para incluir no *caput* dois incisos, referentes a titular de unidades beneficiárias da energia oriunda de microgeradores e minigeradores, que seja integrante do Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal – CadÚnico e utilize a fonte de geração fotovoltaica; ou titular que seja reconhecido como agricultor familiar e utilize a fonte de geração fotovoltaica. O objetivo é excluir essas unidades consumidoras do período de transição, até 31 de dezembro de 2045, para



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador FLÁVIO ARNS

aplicação das regras tarifárias estabelecidas pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL). O art. 2º estabelece que a Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

O PL foi distribuído para análise da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária (CRA) e em seguida será analisado pela Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão terminativa. Não foram apresentadas Emendas no prazo regimental.

O autor argumenta na Justificação da Proposição que a Lei nº 14.300, de 2022, poderia ter sido mais ousada no sentido de democratizar o acesso à microgeração e à minigeração distribuídas à população de menor poder aquisitivo, que consome uma parcela maior de sua renda com o custo da energia elétrica.

## II – ANÁLISE

Compete a esta Comissão a análise de proposições que tratem da agricultura familiar e políticas de apoio às pequenas e médias propriedades rurais, nos termos dos incisos IV e XVII do art. 104-B do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

De início cumpre destacar que os aspectos de constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa da matéria serão analisados pela Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), à qual cabe a análise terminativa, e também de mérito, sobretudo no que se refere aos titulares de unidades beneficiárias integrantes do Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal – CadÚnico, por envolver um contingente significativo da população brasileira. Conforme notícia veiculada em 13 de abril de 2020 pelo Governo Federal em seu portal na Internet, o CadÚnico reunia 73,4 milhões de cadastros.

No que concerne ao mérito em análise pela CRA, o PL é elogiável, por estender ao agricultor familiar, até 31 de dezembro de 2045, a exclusão para aplicação das regras tarifárias estabelecidas pela ANEEL, incidentes sobre energia oriunda de microgeradores e minigeradores. Com



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador FLÁVIO ARNS

isso, a proposição garante por mais tempo um subsídio tarifário a esse grupo social.

Trata-se de público responsável pela produção de boa parte dos alimentos consumidos internamente pelos brasileiros, e carente de maior apoio do Poder Público, para a redução dos seus custos de produção. Nesse sentido, se o agricultor familiar também instalar unidades de micro ou minigeração de energia em sua propriedade, além de contribuir para a segurança energética do País, estará sendo beneficiado com a redução dos custos de produção, com provável efeito de redução dos preços dos alimentos, tão necessária para os segmentos da população brasileira em situação de insegurança alimentar e nutricional.

Não obstante a justiça proporcionada pelo PL, consideramos que nem toda atividade em estabelecimento familiar rural é agricultura. Há a silvicultura, pesca, aquicultura, extrativismo, artesanato, turismo rural, indústria caseira ou comunitária, entre diversas outras, no que se convencionou chamar de pluriatividade do pequeno produtor rural.

É por essa razão que o PL nº 2.458, de 2022, deve receber emenda para se fazer remissão expressa à Lei nº 11.326, de 24 de julho de 2006, que *estabelece as diretrizes para a formulação da Política Nacional da Agricultura Familiar e Empreendimentos Familiares Rurais*, permitindo que todos os beneficiários desta Lei sejam incluídos no inciso IV proposto no art. 26 da Lei nº 14.300, de 2022. Igualmente deve-se corrigir a ementa do PL.

### III – VOTO

Pelo exposto, somos favoráveis à **aprovação** do Projeto de Lei nº 2.458, de 2022, com as emendas abaixo propostas.



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador FLÁVIO ARNS

**EMENDA Nº - CRA**  
(ao Projeto de Lei nº 2.458, de 2022)

Dê-se ao inciso IV proposto pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 2.458, de 2022, ao art. 26 da Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, a seguinte redação:

“Art. 26. ....:

I – .....;

II – .....;

III – cujo titular seja integrante do Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal – CadÚnico e utilize a fonte de geração fotovoltaica; ou

IV – cujo titular seja reconhecido como agricultor familiar ou empreendedor familiar rural, nos termos do art. 3º da Lei nº 11.326, de 24 de julho de 2006, e utilize a fonte de geração fotovoltaica.

.....” (NR)

**EMENDA Nº - CRA**  
(ao Projeto de Lei nº 2.458, de 2022)

Dê-se à ementa do Projeto de Lei nº 2.458, de 2022, a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, para estimular a geração a partir da fonte solar fotovoltaica em unidades consumidoras com titulares inscritos no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal ou reconhecidos como agricultores familiares ou empreendedores familiares rurais.”

Sala da Comissão,



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador FLÁVIO ARNS

, Presidente

, Relator



**Relatório de Registro de Presença**  
**CRA, 05/07/2023 às 14h - 13ª, Extraordinária**  
Comissão de Agricultura e Reforma Agrária

Bloco Parlamentar Democracia (PDT, MDB, PSDB, PODEMOS, UNIÃO)			
TITULARES		SUPLENTE	
JAYME CAMPOS	PRESENTE	1. GIORDANO	
SORAYA THRONICKE	PRESENTE	2. SERGIO MORO	
FERNANDO FARIAS		3. IVETE DA SILVEIRA	PRESENTE
JADER BARBALHO		4. EFRAIM FILHO	PRESENTE
DAVI ALCOLUMBRE		5. WEVERTON	
IZALCI LUCAS	PRESENTE	6. ALAN RICK	PRESENTE

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

Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)			
TITULARES		SUPLENTE	
JAIME BAGATTOLI	PRESENTE	1. WILDER MORAIS	
JORGE SEIF		2. LAÉRCIO OLIVEIRA	
ZEQUINHA MARINHO	PRESENTE	3. ROGERIO MARINHO	

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

**Não Membros Presentes**

NELSINHO TRAD  
PROFESSORA DORINHA SEABRA  
ROMÁRIO  
VANDERLAN CARDOSO  
ZENAIDE MAIA  
EDUARDO GIRÃO  
PAULO PAIM

**DECISÃO DA COMISSÃO****(PL 2458/2022)**

EM REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA REALIZADA NESTA DATA, A COMISSÃO DE AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA APROVA PARECER FAVORÁVEL AO PROJETO COM AS EMENDAS 1-CRA E 2-CRA, RELATADO “AD HOC” PELO SENADOR HAMILTON MOURÃO.

05 de julho de 2023

Senador JAIME BAGATTOLI

Presidiu a reunião da Comissão de Agricultura e Reforma  
Agrária



8



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Sérgio Petecão

**PARECER Nº , DE 2023**

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 4.392, de 2023, do Senador Alan Rick, que *altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir a cabotagem aérea a empresas sul-americanas na Amazônia Legal.*

Relator: Senador **SÉRGIO PETECÃO****I – RELATÓRIO**

A Comissão de Serviços de Infraestrutura passa a examinar o Projeto de Lei (PL) nº 4.392, de 2023, que *altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir a cabotagem aérea a empresas sul-americanas na Amazônia Legal.*

O projeto tem dois artigos. O art. 1º prevê que o atual art. 36-A do Código Brasileiro de Aeronáutica determinaria que a autoridade aeronáutica deverá expedir regulamento para adequar a operação de aeródromos da região da Amazônia Legal às condições de cabotagem aérea. O mesmo art. 1º prevê, no proposto parágrafo único do art. 216, que seria permitido às empresas sul-americanas de transporte aéreo prestar os serviços



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Sérgio Petecão

aéreos de transporte público doméstico que tenham como origem ou destino aeroportos localizados dentro da região da Amazônia Legal, desde que estejam autorizadas a operar serviços de transporte aéreo internacional no Brasil. O art. 2º traz a cláusula de vigência imediata.

Na justificação, o autor aponta o desinteresse das empresas aéreas brasileiras em oferecer serviços com regularidade na região da Amazônia Legal, e que a proximidade com os países andinos poderia justificar a autorização da prestação de serviços pelas empresas desses países na região.

O projeto foi recebido no Plenário em 12 de setembro de 2023 e despachado a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura para decisão em caráter terminativo. Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

## II – ANÁLISE

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

Quanto à constitucionalidade, o art. 22 da Constituição Federal determina que compete à União legislar privativamente sobre transporte e navegação aérea. Além disso, a proposição não está contida no rol de matérias de iniciativa privativa do Presidente da República, cabendo, portanto, iniciativa parlamentar. Quanto à juridicidade, a matéria está em consonância com o ordenamento jurídico nacional, inclusive no que concerne à técnica legislativa, tendo em vista que o texto do projeto se encontra igualmente de acordo com as normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Em relação ao mérito, em primeiro lugar, é importante ressaltar que o Código Brasileiro de Aeronáutica permite que apenas empresas brasileiras operem no transporte aéreo doméstico, proibindo a cabotagem por empresas estrangeiras. A cabotagem ocorre quando uma empresa estrangeira faz transporte comercial em uma rota nacional.



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Sérgio Petecão

A autorização para a cabotagem de fato poderia contribuir para o desenvolvimento do transporte aéreo na Amazônia Legal. Estamos de acordo com a justificação da matéria quanto ao desinteresse das empresas aéreas brasileiras que operam transporte aéreo doméstico em ofertar serviços com regularidade nessa região. Esse desinteresse não é resultado de uma deficiência do mercado consumidor, já que, conforme notícias recentes, três das dez rotas aéreas comerciais nacionais com maiores taxas de ocupação ligam capitais da Região Norte ao resto do País. Dessa forma, cremos que a autorização para que empresas estrangeiras de países sul-americanos realizem essas rotas pode contribuir para uma maior conectividade da Amazônia, e, em consequência, para o desenvolvimento regional e a integração nacional.

É importante ressaltar, ainda, que a medida da abertura unilateral do mercado à cabotagem não é inédita. O Chile já não restringe o mercado doméstico a empresas nacionais e medida semelhante foi discutida no corrente ano pelo governo mexicano.

Além disso, é inegável que existe considerável concentração de mercado no transporte aéreo de passageiros no Brasil. Apenas três empresas são responsáveis por mais de 99% do mercado. Nos últimos anos esta Casa tem votado favoravelmente a diversas medidas no sentido de aumentar a competitividade desse mercado, como o fim das restrições de capital estrangeiro em empresas nacionais. A medida deste Projeto iria no mesmo sentido.

Cremos que um aperfeiçoamento poderia ser feito ao texto do Projeto. Seria um contrassenso abrir o mercado do transporte doméstico para empresas sul-americanas, mas manter a exigência de tripulação nacional contida no Código de Aeronáutica – o que dificultaria a prestação de serviços sem a constituição de subsidiária no País. Por essa razão, apresentamos emenda esclarecendo que será adotada a regra aplicável à tripulação de voos internacionais.



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Sérgio Petecão

**III – VOTO**

Diante do acima exposto, o nosso voto é pela aprovação do Projeto, com a seguinte emenda:

**EMENDA Nº – CI**

Acresça-se ao art. 216 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, na forma do art. 1º do PL nº 4.392, de 2023, o seguinte § 2º, numerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

“Art. 216. ....

§ 1º .....

§ 2º A composição da tripulação dos voos de transporte doméstico operados por empresas estrangeiras nos termos deste artigo será a mesma estabelecida para o serviço aéreo internacional, na forma do Capítulo I do Título V deste Código.” (NR)’

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 4392, DE 2023

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir a cabotagem aérea a empresas sul-americanas na Amazônia Legal.

**AUTORIA:** Senador Alan Rick (UNIÃO/AC)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador Alan Rick

## PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir a cabotagem aérea a empresas sul-americanas na Amazônia Legal.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 36-A.** A autoridade de aviação civil deverá expedir regulamento específico para aeródromos situados na área da Amazônia Legal, de forma a adequar suas operações às condições locais, inclusive as de cabotagem aérea, com vistas a promover o fomento regional, a integração social, o atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança.

.....  
**Art. 216.** .....

*Parágrafo único.* É permitido às empresas sul-americanas de transporte aéreo que estejam autorizadas a operar serviços de transporte aéreo internacional no Brasil prestar também os serviços aéreos de transporte público doméstico que tenham como origem ou destino aeroportos localizados dentro da região da Amazônia Legal.”

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





SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador Alan Rick

## JUSTIFICAÇÃO

Temos observado nos últimos anos o desinteresse das empresas aéreas brasileiras que operam transporte aéreo doméstico em ofertar serviços com regularidade na Região Norte do País e na aviação regional em todo o Brasil.

Em que pesem as flexibilizações regulamentares que foram realizadas recentemente, como a liberação do capital estrangeiro, o fim da franquia de bagagem e outras simplificações de procedimentos com o intuito de atrair concorrentes, a realidade é que o mercado continua dominado por poucas empresas, que cada vez mais concentram geograficamente seus voos. A região da Amazônia fica com reduzida oferta de rotas, além de ser frequente o cancelamento de voos, bem como a alteração da malha aérea.

No Acre, por exemplo, o aeroporto possui apenas dois voos diários partindo de Rio Branco, que ocorrem de madrugada, estão sempre lotados e são a única forma efetiva de se chegar ao restante do Brasil. Quando o estado é sede de um grande evento, como a EXPOACRE ou algum encontro nacional, mesmo com preços que passam de R\$ 3000 por trecho há mais demanda que a capacidade das aeronaves, o que provoca baixa adesão e cancelamento de eventos.

A proximidade da Região Norte com os países andinos permitiria que empresas desses países atendessem com maior facilidade à







SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador Alan Rick

demanda local que as empresas brasileiras, que preferem priorizar as ligações próximas à Região Sudeste.

Nossa proposta, portanto, visa retirar as barreiras legais e oferecer uma alternativa de oferta de voos com origem ou destino nos aeroportos da Amazônia Legal, e com isso aumentar a oferta de voos mínima para que se possa exercer livremente o direito de ir e vir.

Assim, contamos com o apoio dos Pares para aprovação do Projeto de Lei que apresentamos.

Sala das Sessões,

Senador ALAN RICK



## LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 7.565, de 19 de Dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica - 7565/86  
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1986;7565>

9



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Wellington Fagundes

## REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de apresentar a 26ª edição da Pesquisa CNT de Rodovias 2023, realizada pela Confederação Nacional dos Transportes.

### Convidados:

- Renan Filho – Ministro dos Transportes
- Vander Costa – Presidente da Confederação Nacional dos Transportes (CNT)
- Fabrício de Oliveira Galvão, Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT
- Rafael Vitale Rodrigues, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT
- João Martins da Silva Júnior, Presidente da Confederação Nacional da Agricultura - CNA
- Francisco Pelúcio, Presidente da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística – NTC & Logística

## JUSTIFICAÇÃO

A Confederação Nacional dos Transportes (CNT) com o apoio do Serviço Social do Transporte (SEST) e do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT) realizam anualmente uma pesquisa detalhada e abrangente sobre as condições da malha rodoviária brasileira. Essa pesquisa já se consolidou



como uma das mais respeitadas fontes de informações sobre as condições das rodovias do País.

A pesquisa CNT 2023 avaliou as condições de 111.502 quilômetros da malha rodoviária nacional, que abrange um total de 1,7 milhão de quilômetros, dos quais apenas 213,5 mil quilômetros são pavimentados, segundo dados do Sistema Nacional de Viação (SNV).

A pesquisa ganha ainda mais relevância na medida em que constatamos a característica essencialmente rodoviária do sistema de transporte do Brasil, responsável por 65% de todas as cargas movimentadas no País.

Considerando o impacto do custo do transporte para a competitividade da produção nacional, os dados da Pesquisa CNT de Rodovias podem orientar a adoção de políticas públicas, o direcionamento de investimentos e a modelagem de concessões.

A relevância do modal rodoviário aliada à baixa densidade das rodovias no País sugerem oportunidades de investimento em manutenção e expansão da malha brasileira, tanto em pavimentação como duplicação, com aumento significativo da participação do setor privado para melhorar a qualidade e a segurança da nossa infraestrutura viária.

Sala da Comissão, 29 de novembro de 2023.

**Senador Wellington Fagundes**  
**(PL - MT)**  
**Líder do Bloco Vanguarda**



10

**REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de instruir o PL 2973/2023, que “altera a Lei nº 7.805, de 18 de julho de 1989, para prever a possibilidade de outorga de lavra garimpeira em área onerada por requerimento de pesquisa ou autorização de pesquisa”.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- o Senhor Carlos Alberto Pereira, consultor tributário do Município de Parauapebas-PA;
- o Senhor Ítalo Ipojucan de Araújo Costa, Presidente da Associação Comercial e Industrial do Município de Marabá – PA;
- o Senhor Divaldo Salvador de Souza, Empresário da Mineração do Município de Marabá – PA;
- representante Agencia Nacional de Mineração – ANM;
- representante Ministério de Minas e Energia – MME;
- representante Instituto Brasileiro de Mineração – IBRAM;
- o Senhor Marcio Eustaquio Bello, Assessoria da Câmara dos Deputados.

**JUSTIFICAÇÃO**

O Projeto de Lei nº 2973/2023, conforme apresentado pelo Senador Zequinha Marinho, propõe alterações significativas na Lei nº 7.805 de 18 de julho de 1989. Estas mudanças estão focadas em facilitar a outorga de lavra garimpeira



em áreas oneradas por requerimento de pesquisa ou autorização de pesquisa. Este projeto é de grande relevância, pois impacta diretamente o setor de mineração, especialmente no que diz respeito à regulamentação de atividades de pequeno porte e à dinamização da garimpagem.

A complexidade e a importância das mudanças propostas no PL 2973/2023 demandam um exame cuidadoso e participativo. Uma audiência pública é essencial para permitir que diversos atores sociais e econômicos, incluindo especialistas, representantes da sociedade civil, setor de mineração, e autoridades ambientais, apresentem suas perspectivas, preocupações e sugestões. Esta abordagem colaborativa garante uma compreensão mais abrangente do impacto das propostas e contribui para a tomada de decisões legislativas mais informadas e equilibradas.

O PL propõe alterações que impactam diretamente a regulamentação da atividade garimpeira. Entre as principais mudanças, destacam-se a possibilidade de firmas individuais ou empresas legalmente habilitadas obterem permissão de lavra garimpeira, a adaptação da legislação para incluir novos minerais como manganês e cobre como minerais garimpáveis, e a flexibilização do processo de outorga de permissão de lavra em determinadas condições.

A realização de uma audiência pública sobre este projeto é fundamental para assegurar a participação e a transparência no processo legislativo. A mineração é uma atividade que afeta diversos aspectos da vida social e econômica, bem como o meio ambiente. Portanto, é crucial que as decisões relacionadas a este setor sejam tomadas com base em um amplo entendimento das implicações das mudanças propostas e com a contribuição de todos os setores impactados.

Em vista do exposto, solicita-se a realização de uma audiência pública para debater o Projeto de Lei nº 2973/2023. Esta audiência proporcionará uma oportunidade valiosa para discutir as implicações do projeto de forma aberta e





democrática, garantindo que todas as vozes sejam ouvidas e consideradas antes de qualquer decisão legislativa ser tomada.

Sala da Comissão, 6 de dezembro de 2023.

**Senador Vanderlan Cardoso**  
**(PSD - GO)**



11



SENADO FEDERAL

**REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 89/2023 - CI, sejam incluídos os convidados que propõe.

Proponho para a audiência a inclusão dos seguintes convidados:

- o Senhor Denilson Campello dos Santos, Diretor de Parcerias com o Setor Privado do Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional (MDR);
- o Senhor Paulo Alexandre de Toledo Alves, Diretor de Parcerias com o Setor Privado Substituto e Coordenador-Geral de Apoio aos Entes Subnacionais do Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional (MDR);
- o Senhor Renato Jorge Brown Ribeiro, Diretor de Planejamento e Avaliação da Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO);
- representante da Concessionária VLI.

Sala da Comissão, 5 de dezembro de 2023.

**Senador Jorge Kajuru**  
**(PSB - GO)**





SENADO FEDERAL

**REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de discutir os recursos do Programa de Aceleração do Crescimento do Governo (PAC) destinados ao desenvolvimento regional do entorno do Distrito Federal (DF), com foco especial no projeto do VLT.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- o Senhor Diego Sorgatto, Prefeito de Luziânia (GO);
- o Senhor Josiel França Penha Neto, Administrador Regional de Santa Maria (DF);
- representante da Superintendência Municipal de Trânsito de Luziânia (GO);
- o Senhor Carlos da Liga, Presidente da Câmara Municipal de Luziânia (GO);
- o Senhor Valter Casimiro, Secretário de Transporte e Mobilidade do DF;
- o Senhor Wellington Luiz, Presidente da Câmara Legislativa do DF.

**JUSTIFICAÇÃO**

Foi publicado no Diário Oficial da União o edital de contratação de uma empresa encarregada de conduzir o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para a implementação de um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) que ligará as cidades de Brasília e Luziânia, no estado de Goiás. O projeto, que



é de responsabilidade da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco), é de grande importância para a região.

O projeto, que é de responsabilidade da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco), é de grande importância para a região, uma vez que promete uma alternativa de transporte público eficiente, sustentável e ágil. O VLT poderá atingir uma velocidade de até 100 (cem) quilômetros por hora, conectando o Distrito Federal a Luziânia e passando por diversos locais estratégicos, como o Park Way, Núcleo Bandeirante, Guará e Setor de Indústrias, com destino à Estação Rodoferroviária.

A estimativa de custo do projeto, que envolve a adaptação de 76 quilômetros de trilhos existentes, está entre R\$ 1 milhão e R\$ 2 milhões por quilômetro, totalizando R\$ 80 milhões. O Fundo de Desenvolvimento do Centro-Oeste (FDCO) será utilizado para a sua implementação. Este projeto tem o potencial de beneficiar até 560 mil pessoas, proporcionando um transporte limpo e eficiente na região.

Além disso, existe um pedido para que a linha atenda também aos moradores de Santa Maria, o que envolveria a construção de quatro quilômetros adicionais de trilhos e estações. A Estrada Parque Indústria e Abastecimento (Epia) também será impactada positivamente por essa iniciativa.

Compreendendo a relevância deste projeto para o desenvolvimento regional e considerando os potenciais benefícios que ele trará para a mobilidade e qualidade de vida da população, peço o apoio dos nobres pares para aprovar o meu pedido de realização de audiência pública para permitir uma discussão detalhada do PAC para o desenvolvimento do entorno do Distrito Federal, com foco especial no projeto do VLT.

Sala da Comissão, 24 de novembro de 2023.

**Senador Jorge Kajuru**  
(PSB - GO)



12



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador Confúcio Moura

## REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater as soluções para a transição energética, fortalecimento do sistema elétrico brasileiro e o papel dos sistemas de armazenamento de energia elétrica.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- o Senhor Thiago Vasconcellos Barral Ferreira, Secretário Nacional de Transição Energética e Planejamento do Ministério de Minas e Energia (MME);
- o Senhor Ricardo Lavorato Tilli,, Diretor da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL);
- o Senhor Markus Josef Vlasits, Presidente da Associação Brasileira de Sistemas de Armazenamento de Energia Elétrica (ABSAE);
- o Senhor Nivalde de Castro, professor do Instituto de Economia da UFRJ e coordenador na GESEL - Grupo de Estudos do Setor Elétrico.

## JUSTIFICAÇÃO

O Sistema Elétrico Brasileiro tem destaque global pela elevada participação de fontes renováveis (82,9%) em sua matriz. Este coeficiente formado historicamente pelas fontes hídricas, viu o crescimento vertiginoso das fontes eólica (10 vezes em 10 anos) e fotovoltaica (100 vezes em 10 anos).

O crescimento da participação de fontes intermitentes, uma tendência global, é positivo, mas carrega seus próprios desafios. A flexibilidade e potência



necessárias para responder ao crescente ângulo das curvas de demanda diárias não pode ser respondido unicamente com fontes não-renováveis.

Globalmente, o armazenamento de energia - por diversas tecnologias - têm se mostrado uma solução para evitar o desperdício de energia renovável nos picos de geração e diminuir a dependência de combustíveis fósseis como reserva de capacidade.

Porém, enquanto China e Estados Unidos instalaram aproximadamente 12.000 MW de potência de armazenamento em 2022, o Brasil instalou menos que 50 MW no mesmo período, segundo dados da Agência Internacional de Energia.

O Brasil convive com a idiosincrasia da Amazônia, em seus sistemas isolados, ser dependente de energia termoeletrica, sem um plano prático de descarbonização da região, o que seria possível pelo uso difundido de fontes fotovoltaicas e eólicas associadas ao armazenamento, além de poder prover acesso a energia elétrica em localidades remotas da região.

Neste cenário, é salutar que o Parlamento se aproprie também do debate sobre a matéria, já em curso na ANEEL - via Consulta Pública - e no Ministério de Minas e Energia, para que possa colaborar para a aceleração da transição energética brasileira com segurança e economia.

Sala da Comissão, 8 de dezembro de 2023.

**Senador Confúcio Moura**  
**(MDB - RO)**

