



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 6ª REUNIÃO

(2ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura)

**09/04/2024
TERÇA-FEIRA
às 09 horas**

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



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**6ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 09/04/2024.**

6ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA

terça-feira, às 09 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PL 2791/2019 - Não Terminativo -	SENADOR WILDER MORAIS	16
2	PL 6544/2019 - Não Terminativo -	SENADOR CONFÚCIO MOURA	53
3	PL 2077/2021 - Não Terminativo -	SENADOR CLEITINHO	61
4	PL 828/2022 - Não Terminativo -	SENADOR ALESSANDRO VIEIRA	72
5	PL 2196/2022 - Não Terminativo -	SENADOR BETO FARO	89
6	PL 2631/2022 - Não Terminativo -	SENADOR EDUARDO GOMES	96

7	PL 1533/2023 - Não Terminativo -	SENADOR WILDER MORAIS	105
8	PL 3787/2023 - Não Terminativo -	SENADOR BETO FARO	122
9	PDL 193/2020 - Não Terminativo -	SENADOR ALESSANDRO VIEIRA	131
10	PRS 55/2023 - Não Terminativo -	SENADOR CHICO RODRIGUES	146
11	PL 4804/2019 - Terminativo -	SENADOR ASTRONAUTA MARCOS PONTES	155
12	PL 361/2022 - Terminativo -	SENADOR LUIS CARLOS HEINZE	180
13	PL 2931/2022 - Terminativo -	SENADOR WELLINGTON FAGUNDES	196
14	PL 2973/2023 - Terminativo -	SENADOR VANDERLAN CARDOSO	204
15	REQ 11/2024 - CI - Não Terminativo -		218
16	REQ 12/2024 - CI - Não Terminativo -		220
17	REQ 14/2024 - CI - Não Terminativo -		222
18	REQ 15/2024 - CI - Não Terminativo -		224
19	REQ 16/2024 - CI - Não Terminativo -		227

20	REQ 17/2024 - CI - Não Terminativo -		229
21	REQ 18/2024 - CI - Não Terminativo -		231
22	REQ 19/2024 - CI - Não Terminativo -		234
23	REQ 20/2024 - CI - Não Terminativo -		236
24	REQ 21/2024 - CI - Não Terminativo -		238

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Confúcio Moura

VICE-PRESIDENTE: Senadora Augusta Brito

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE
Bloco Parlamentar Democracia(PDT, MDB, UNIÃO)			
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 / 6273
Veneziano Vital do Rêgo(MDB)(2)	PB 3303-2252 / 2481	5 Marcelo Castro(MDB)(2)(10)	PI 3303-6130 / 4078
Confúcio Moura(MDB)(2)	RO 3303-2470 / 2163	6 Zequinha Marinho(PODEMOS)(2)(10)(14)	PA 3303-6623
Carlos Viana(PODEMOS)(2)	MG 3303-3100 / 3116	7 Cid Gomes(PSB)(2)(10)	CE 3303-6460 / 6399
Weverton(PDT)(2)	MA 3303-4161 / 1655	8 Alessandro Vieira(MDB)(2)(10)	SE 3303-9011 / 9014 / 9019
Izalci Lucas(PL)(2)	DF 3303-6049 / 6050	9 Randolfe Rodrigues(S/Partido)(2)(10)	AP 3303-6777 / 6568
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PSB, PT, PSD)			
Daniella Ribeiro(PSD)(4)	PB 3303-6788 / 6790	1 Irajá(PSD)(4)	TO 3303-6469 / 6474
Vanderlan Cardoso(PSD)(4)	GO 3303-2092 / 2099	2 Sérgio Petecão(PSD)(4)(11)(13)	AC 3303-4086 / 6708 / 6709
Lucas Barreto(PSD)(4)	AP 3303-4851	3 Margareth Buzetti(PSD)(4)(17)(19)(20)(16)	MT 3303-6408
Otto Alencar(PSD)(4)(8)(21)(20)	BA 3303-3172 / 1464 / 1467	4 Omar Aziz(PSD)(4)	AM 3303-6579 / 6581
Augusta Brito(PT)(4)	CE 3303-5940	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
Bloco Parlamentar Vanguarda(PL, NOVO)			
Wellington Fagundes(PL)(1)(12)(15)	MT 3303-6219 / 3778 / 3772 / 6209 / 6213 / 3775	1 Jaime Bagattoli(PL)(1)	RO 3303-2714
Wilder Moraes(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
Bloco Parlamentar Aliança(PP, REPUBLICANOS)			
Tereza Cristina(PP)(1)	MS 3303-2431	1 Laércio Oliveira(PP)(1)	SE 3303-1763 / 1764
Luis Carlos Heinze(PP)(1)	RS 3303-4124 / 4127 / 4129 / 4132	2 Esperidião Amin(PP)(1)	SC 3303-6446 / 6447 / 6454
Cleitinho(REPUBLICANOS)(1)	MG 3303-3811	3 Mecias de Jesus(REPUBLICANOS)(1)	RR 3303-5291 / 5292

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

- (20) Em 21.12.2023, a Senadora Eliziane Gama foi designada membro titular, em substituição ao Senador Otto Alencar, e a Senadora Margareth Buzetti, membro suplente, em substituição ao Senador Carlos Fávaro, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 138/2023-BLREDEM).
- (21) Em 02.02.2024, o Senador Otto Alencar foi designado membro titular, em substituição à Senadora Eliziane Gama, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 02/2024-BLREDEM).

REUNIÕES ORDINÁRIAS: TERÇAS-FEIRAS 9:00 HORAS
SECRETÁRIO(A): THALES ROBERTO FURTADO MORAIS
TELEFONE-SECRETARIA: 61 3303-4607
FAX: 61 3303-3286

TELEFONE - SALA DE REUNIÕES: 3303-4607
E-MAIL: ci@senado.gov.br



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA

2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
57ª LEGISLATURA

Em 9 de abril de 2024
(terça-feira)
às 09h

PAUTA

6ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

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

Retificações:

1. Retirada do PL 3221/2019 (08/04/2024 15:43)
2. Correção do número da reunião (08/04/2024 18:34)

PAUTA

ITEM 1

PROJETO DE LEI Nº 2791, DE 2019

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, que dispõe sobre a Política Nacional de Segurança de Barragens (PNSB), e o Decreto-Lei nº 227, de 28 de fevereiro de 1967 (Código de Minas).

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Wilder Moraes

Relatório: Pela prejudicialidade

Observações:

1. O projeto tem parecer da CMA, pela prejudicialidade
2. Votação simbólica

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

[Parecer \(CMA\)](#)

ITEM 2

PROJETO DE LEI Nº 6544, DE 2019

- Não Terminativo -

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

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Confúcio Moura

Relatório: Pela conversão do projeto de lei em indicação, na qual se sugere ao Ministro de Estado dos Transportes a adoção das providências necessárias para inclusão do trecho rodoviário no rol das rodovias pertencentes ao Subsistema Rodoviário Federal

Observações:

Votação simbólica

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

ITEM 3

PROJETO DE LEI Nº 2077, DE 2021

- Não Terminativo -

Altera o art. 6º da Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, para tornar gratuita a instalação dos medidores de energia para cada uma das famílias que residam em habitações multifamiliares regulares e irregulares de baixa renda.

Autoria: Senador Weverton

Relatoria: Senador Cleitinho

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

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

Textos da pauta:

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

ITEM 4**PROJETO DE LEI Nº 828, DE 2022****- Não Terminativo -**

Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, para aumentar as penas previstas para o furto e receptação de petróleo ou seus derivados, gás natural ou suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante ou demais combustíveis líquidos carburantes.

Autoria: Senador Flávio Bolsonaro

Relatoria: Senador Alessandro Vieira

Relatório: Pela aprovação do projeto e acolhimento da emenda nº 1-T, nos termos da emenda substitutiva que apresenta

Observações:

1. Após análise na CI, o projeto vai à CCJ, em decisão terminativa
2. Em 04/05/2023 o Senador Luis Carlos Heinze apresentou a emenda nº 1-T
3. Votação simbólica

Textos da pauta:

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

ITEM 5**PROJETO DE LEI Nº 2196, DE 2022****- Não Terminativo -**

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, a rodovia de ligação BR-478.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Beto Faro

Relatório: Pela declaração de prejudicialidade

Observações:

Votação simbólica

Textos da pauta:

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

ITEM 6**PROJETO DE LEI Nº 2631, DE 2022****- Não Terminativo -**

Altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, para autorizar destinação de percentual de receitas de portos para compensação de Municípios afetados por atividades portuárias.

Autoria: Senador Flávio Arns

Relatoria: Senador Eduardo Gomes

Relatório: Pela aprovação com a emenda que apresenta

Observações:

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

Textos da pauta:

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

ITEM 7

PROJETO DE LEI Nº 1533, DE 2023

- Não Terminativo -

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

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Wilder Moraes

Relatório: Pela aprovação com a emenda nº 1/CRA

Observações:

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

Textos da pauta:

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

ITEM 8

PROJETO DE LEI Nº 3787, DE 2023

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para tornar expressa a possibilidade de aplicação da receita arrecadada com multas de trânsito nas despesas que especifica.

Autoria: Senador Wilder Moraes

Relatoria: Senador Beto Faro

Relatório: Pela rejeição

Observações:

1. Após análise na CI, o projeto vai à CAE e, terminativamente, à CCJ
2. Votação simbólica

Textos da pauta:

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

ITEM 9

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 193, DE 2020

- Não Terminativo -

Susta, nos termos do inciso V do art. 49 da Constituição Federal, a alínea “a” do inciso III do art. 5º e o §1º do art. 9º da Resolução Antaq n.º 1 de 2015 para afastar os requisitos para afretamento de embarcações estrangeiras no país, que extrapolam os limites estabelecidos pelo legislador na Lei 9.342/1997.

Autoria: Senadora Kátia Abreu

Relatoria: Senador Alessandro Vieira

Relatório: Pela aprovação com a emenda que apresenta

Observações:

1. Após análise na CI, o projeto vai à CCJ
2. Votação simbólica

Textos da pauta:

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

ITEM 10

PROJETO DE RESOLUÇÃO DO SENADO Nº 55, DE 2023

- Não Terminativo -

Institui a Frente Parlamentar em Defesa do Transporte Aéreo Nacional.

Autoria: Senador Astronauta Marcos Pontes

Relatoria: Senador Chico Rodrigues

Relatório: Pela aprovação

Observações:

1. Após análise na CI, o projeto vai à Comissão Diretora
2. Votação simbólica

Textos da pauta:

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

ITEM 11

PROJETO DE LEI Nº 4804, DE 2019

- Terminativo -

Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais no transporte público para pessoas com deficiência e com obesidade mórbida.

Autoria: Senadora Zenaide Maia

Relatoria: Senador Astronauta Marcos Pontes

Relatório: Pela aprovação do projeto, com acolhimento da emenda nº 1/CDH e acolhimento parcial da emenda nº 2/CAE, nos termos do substitutivo que apresenta

Observações:

1. O projeto tem parecer da CDH, pela aprovação com a emenda nº 1/CDH, e da CAE, pela aprovação do projeto e o acolhimento da emenda nº 1/CDH, na forma da emenda nº 2/CAE (substitutivo)
2. Se aprovado o substitutivo, a matéria será submetida a turno suplementar, nos termos do artigo 282 do Regimento Interno
3. Votação nominal

Textos da pauta:

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

ITEM 12

PROJETO DE LEI Nº 361, DE 2022

- Terminativo -

Torna obrigatória a divulgação, pela prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica, de informações relativas ao nível dos reservatórios de hidrelétricas.

Autoria: Senadora Rose de Freitas

Relatoria: Senador Luis Carlos Heinze

Relatório: Pela rejeição

Observações:

1. O projeto tem parecer favorável da CMA
2. Votação nominal

Textos da pauta:

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

ITEM 13**PROJETO DE LEI Nº 2931, DE 2022****- Terminativo -**

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar a prioridade dos trechos de rodovias federais com mais acidentes nos planos de investimento do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

Autoria: Senador Jayme Campos

Relatoria: Senador Wellington Fagundes

Relatório: Pela aprovação com a emenda que apresenta

Observações:

Votação nominal

Textos da pauta:

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

ITEM 14**PROJETO DE LEI Nº 2973, DE 2023****- Terminativo -**

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.

Autoria: Senador Zequinha Marinho

Relatoria: Senador Vanderlan Cardoso

Relatório: Pela aprovação

Observações:

1. Em 07/11/2023 é lido o relatório e concedida vista coletiva
2. Em 12/12/2023 é aprovado requerimento para a realização de audiência pública de instrução da matéria
3. Em 12/03/2024 é realizada a audiência pública de instrução da matéria
4. Votação nominal

Textos da pauta:

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

ITEM 15**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 11, DE 2024**

Requer aditamento ao REQ 6/2024-CI, para que seja incluído um representante da Administradora de Meios de Pagamento Eletrônico de Fretes (AMPEF) na audiência pública de instrução do PL 2736/2021, que altera a Lei nº 10.209/2001, que institui o vale-pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga, para dispor sobre sua forma de pagamento.

Autoria: Senador Laércio Oliveira

Textos da pauta:

[Requerimento](#) (CI)

ITEM 16**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 12, DE 2024**

Requer que seja incluído representante do Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional (MDR) na audiência pública objeto do REQ 34/2023, com o objetivo de debater o potencial e os desafios para viabilizar a economia de hidrogênio sustentável como fonte renovável de energia no país.

Autoria: Senador Confúcio Moura

Textos da pauta:

[Requerimento](#) (CI)

ITEM 17**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 14, DE 2024**

Requer que seja incluído o nome de Eduardo Nery, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), na audiência pública objeto do REQ 4/2024 - CI, com o objetivo de debater a necessidade de melhoria na prestação de serviços portuários pelas companhias de docas da Região Amazônica.

Autoria: Senador Zequinha Marinho

Textos da pauta:

[Requerimento](#) (CI)

ITEM 18**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 15, DE 2024**

Requer a realização de audiência pública com o objetivo de instruir o PL 355/2020, que “altera os artigos 70 e 72 do Decreto-lei n.º 227, de 28 de fevereiro de 1967; que instituiu o Código de Minas; o parágrafo 1º do art. 10 da Lei nº 7.805, de 18 de julho de 1989, que cria o regime de permissão de lavra garimpeira, extingue o regime de matrícula, e dá outras providências; e o art. 2º da Lei nº 11.685, de 2 de junho de 2008, que institui o Estatuto do Garimpeiro”.

Autoria: Senador Beto Faro

Textos da pauta:[Requerimento](#) (CI)**ITEM 19****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 16, DE 2024**

Requer a inclusão da ANATC na audiência pública objeto do REQ 6/2024 - CI, com o objetivo de instruir o PL 2736/2021.

Autoria: Senador Wellington Fagundes

Textos da pauta:[Requerimento](#) (CI)**ITEM 20****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 17, DE 2024**

Requer a inclusão de representantes da ABEAR, IATA e ALTA na audiência pública objeto do REQ 3/2024 - CI, com o objetivo de instruir o PL 4392/2023.

Autoria: Senador Wellington Fagundes

Textos da pauta:[Requerimento](#) (CI)**ITEM 21****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 18, DE 2024**

Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de instruir o PL 528/2020 que trata do "Combustíveis do Futuro", com enfoque nas disposições relativas ao biogás.

Autoria: Senador Veneziano Vital do Rêgo

Textos da pauta:[Requerimento](#) (CI)**ITEM 22****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 19, DE 2024**

Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de instruir o PL 528/2020 que trata do "Combustíveis do Futuro", com enfoque nas disposições relativas ao biogás.

Autoria: Senador Veneziano Vital do Rêgo

Textos da pauta:[Requerimento](#) (CI)**ITEM 23****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 20, DE 2024**

Requer que, na audiência pública objeto do REQ 3/2024 - CI, com objetivo de instruir o PL 4392/2023, que altera o Código Brasileiro de Aeronáutica, seja incluído entre os convidados o presidente da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC), José Roberto Tadros.

Autoria: Senador Wellington Fagundes

Textos da pauta:[Requerimento](#) (CI)**ITEM 24****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 21, DE 2024**

Requer que, na audiência pública objeto do REQ 19/2024 - CI, com o objetivo de instruir o PL 528/2020, sejam incluídos entre os convidados um representante da ABEAR (Associação Brasileira das Empresas Aéreas) e um representante da UNICA (União da Indústria de Cana-de-Açúcar).

Autoria: Senador Veneziano Vital do Rêgo

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

1



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Moraes

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 2791, de 2019, do Deputado Zé Silva, que *altera a Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, que dispõe sobre a Política Nacional de Segurança de Barragens (PNSB), e o Decreto-Lei nº 227, de 28 de fevereiro de 1967 (Código de Minas).*

Relator: Senador **WILDER MORAIS**

I – RELATÓRIO

Vem para análise desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 2791, de 2019, de autoria do Deputado Zé Silva.

O PL nº 2791, de 2019, doravante tratado neste Parecer apenas como PL, é fruto dos trabalhos da Comissão Externa – Desastre de Brumadinho, da Câmara dos Deputados, e foi aprovado em regime de urgência urgentíssima pelo Plenário daquela Casa.

O PL, composto por oito artigos, modifica a Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, que dispõe sobre a Política Nacional de Segurança de Barragens (PNSB), e o Decreto-Lei nº 227, de 28 de fevereiro de 1967, o Código de Minas, para tornar mais rigorosa a gestão e a fiscalização da segurança de barragens, bem como reforçar a responsabilização dos empreendedores pelos danos causados por acidentes de barragens, inclusive com o estabelecimento de sanções.



Senado Federal

Gabinete do Senador Wilder Moraes

O PL foi encaminhado à Comissão de Meio Ambiente (CMA) e à CI. Na primeira, recebeu parecer pela prejudicialidade, de acordo com o art. 334, II, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

II – ANÁLISE

Na letra do art. 104 do RISF, compete à CI opinar sobre minas, agências reguladoras e outros assuntos correlatos, como é o caso do PL. Portanto, há pertinência do objeto da proposição a temas de competência desta Comissão. Isso posto, passamos à análise do PL.

Não se vislumbram óbices quanto à constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa do PL.

Quanto ao mérito, julgamos que o PL, na época em que foi apresentado, constituía um grande avanço. Contudo, durante a tramitação, na Câmara dos Deputados, do PL nº 550, de 2019, que também dispunha sobre a PNSB, de autoria da Senadora Leila Barros, foram a ele incorporados dispositivos constantes do PL sob análise. O PL nº 550, de 2019, foi aprovado, na forma de substitutivo, pela Câmara dos Deputados e pelo Senado. A proposição foi sancionada pelo Presidente da República e recebeu a epígrafe “Lei nº 14.066, de 30 de setembro de 2020”.

Nesse contexto, nos alinhamos com o Parecer da CMA e consideramos que a matéria foi prejudgada pelo Plenário do Senado, sendo, portanto, passível da declaração de prejudicialidade.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 2791, de 2019, quanto ao mérito, votamos pelo seu encaminhamento ao Senhor Presidente do Senado Federal, para que, na forma do art. 334, II, do RISF, seja declarado **prejudicado** em virtude de seu prejudgamento em outra deliberação.



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Moraes

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

Altera a Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, que dispõe sobre a Política Nacional de Segurança de Barragens (PNSB), e o Decreto-Lei nº 227, de 28 de fevereiro de 1967 (Código de Minas).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera dispositivos da Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, que dispõe sobre a Política Nacional de Segurança de Barragens (PNSB), e do Decreto-Lei nº 227, de 28 de fevereiro de 1967 (Código de Minas).

Art. 2º A Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º

Parágrafo único.

.....

IV - categoria de dano potencial associado, médio ou alto, em termos econômicos, sociais, ambientais ou de perda de vidas humanas, conforme definido no art. 7º desta Lei;

V - categoria de risco médio ou alto, conforme definido no art. 7º desta Lei.” (NR)

“Art. 2º

I - barragem: qualquer estrutura em um curso permanente ou temporário de água, talvez ou cava exaurida, para fins de contenção ou acumulação de substâncias líquidas ou de misturas de líquidos e sólidos, compreendendo o barramento e as estruturas associadas;

.....

IV - empreendedor: pessoa física ou jurídica que detenha outorga, licença, registro, concessão, autorização ou outro ato que lhe confira direito de operação da barragem e do respectivo reservatório, ou aquele com direito real sobre as terras onde a barragem e o reservatório se localizem, se não houver quem os explore oficialmente;

.....

VII - dano potencial associado à barragem: dano que pode ocorrer devido a rompimento, vazamento, infiltração no solo ou mau funcionamento de uma barragem, independentemente da sua probabilidade de ocorrência, a ser graduado de acordo com as perdas de vidas humanas e os impactos sociais, econômicos e ambientais;

VIII - categoria de risco: classificação da barragem de acordo com os aspectos que possam influenciar na possibilidade de ocorrência de acidente ou desastre;

IX - Zona de Autossalvamento (ZAS): trecho do vale a jusante da barragem em que não haja tempo suficiente para intervenção da autoridade competente em situação de emergência.” (NR)

“Art. 3º

I - garantir a observância de padrões de segurança de barragens de maneira a fomentar a prevenção e a reduzir a possibilidade de acidente ou desastre e suas consequências;

II - regulamentar as ações de segurança a serem adotadas nas fases de planejamento, projeto, construção, primeiro enchimento e primeiro vertimento, operação, desativação, descaracterização e de usos futuros de barragens;

.....

VIII - definir procedimentos emergenciais a serem adotados em caso de acidente ou desastre." (NR)

"Art. 4º

I - a segurança da barragem, consideradas as fases de planejamento, projeto, construção, primeiro enchimento e primeiro vertimento, operação, desativação e usos futuros;

II - a informação e o estímulo à participação direta ou indireta da população nas ações preventivas e emergenciais, incluídas a elaboração e a implantação do Plano de Ação de Emergência (PAE) e o acesso ao seu conteúdo;

III - a responsabilidade legal do empreendedor pela segurança da barragem, pelos danos decorrentes de seu rompimento, vazamento ou mau funcionamento e, independentemente da existência de culpa, pela reparação desses danos;

IV - a transparência de informações, a participação e o controle social; e

V - a segurança da barragem como instrumento de alcance da sustentabilidade socioambiental." (NR)

"Art. 5º

§ 1º Deve ser dada ciência das ações de fiscalização à entidade competente integrante do Sistema Nacional de Proteção e Defesa Civil (Sinpdec).

§ 2º A fiscalização prevista no *caput* deste artigo deve basear-se, no mínimo, em análise documental, em vistorias técnicas e em indicadores de segurança de barragem, conforme o regulamento.

§ 3º O agente fiscalizador deve manter canal de comunicação para o recebimento de denúncias e de informações relacionadas à segurança de barragem.” (NR)

“Art. 6º

II - o Plano de Segurança de Barragem, incluído o PAE;

VIII - o Sistema Nacional de Informações sobre Recursos Hídricos (SNIRH);

IX - o monitoramento das barragens e dos recursos hídricos em sua área de influência.

Parágrafo único. Os sistemas nacionais de informações previstos neste artigo devem ser integrados.” (NR)

“Art. 8º

VII - PAE, exigido conforme o art. 11 desta Lei;

VIII - relatórios das inspeções de segurança regular e especial;

.....

X - identificação e avaliação dos riscos, com definição das hipóteses e cenários possíveis de acidente ou desastre;

XI - mapeamento e caracterização das áreas potencialmente atingidas, em caso de acidente ou desastre, incluídas as localizadas na mancha de inundação, considerando o pior cenário identificado;

XII - cadastro demográfico nas áreas potencialmente atingidas; e

XIII - identificação e dados técnicos sobre as estruturas, as instalações e os equipamentos de monitoramento da barragem.

.....

§ 2º As exigências indicadas nas inspeções de segurança regular e especial da barragem devem ser contempladas nas atualizações do Plano de Segurança de Barragem.

§ 3º O empreendedor deve manter o Plano de Segurança da Barragem atualizado e operacional até o completo descomissionamento ou descaracterização da barragem.

§ 4º O Plano de Segurança da Barragem deve ser disponibilizado ao órgão fiscalizador e às entidades integrantes do Sinpdec antes do início da operação da barragem, garantido o acesso público.

§ 5º O Plano de Segurança da Barragem e suas atualizações devem ser aprovados pelo órgão fiscalizador.

§ 6º O Plano de Segurança da Barragem deve ser assinado pelo responsável técnico, com ciência do proprietário, do diretor técnico ou do presidente da empresa." (NR)

"Art. 9º
.....

§ 4º O órgão fiscalizador deverá estabelecer prazo para que o empreendedor cumpra as ações previstas nos relatórios de inspeção de segurança." (NR)

"Art. 10
.....

§ 3º O órgão fiscalizador deverá estabelecer prazo para que o empreendedor cumpra as ações previstas na Revisão Periódica de Segurança da Barragem." (NR)

"Art. 11. A elaboração do PAE é obrigatória para todas as barragens classificadas como de médio e alto risco ou de médio e alto dano potencial associado.

Parágrafo único. Independentemente da classificação quanto ao risco ou ao dano potencial associado, a elaboração do PAE é obrigatória para todas as barragens destinadas à acumulação ou à disposição final ou temporária de rejeitos de mineração." (NR)

"Art. 12.

I - descrição das instalações da barragem e das possíveis situações de emergência;

II - procedimentos para identificação e notificação de mau funcionamento, de condições

potenciais de ruptura da barragem ou de outras ocorrências anormais;

III - procedimentos preventivos e corretivos e ações de resposta às situações emergenciais identificadas nos cenários acidentais;

IV - atribuições e responsabilidades dos envolvidos e fluxograma de acionamento;

V - medidas específicas para resgatar atingidos, pessoas e animais, mitigar impactos ambientais, assegurar o abastecimento de água potável, bem como resgatar e salvaguardar o patrimônio cultural;

VI - dimensionamento dos recursos humanos e materiais necessários para resposta ao pior cenário identificado; e

VII - programas de treinamento e divulgação para os envolvidos e para as comunidades potencialmente afetadas, com realização de exercícios simulados periódicos.

§ 1º O PAE deverá estar disponível no sítio eletrônico do empreendedor e no local do empreendimento, bem como ser encaminhado por meio eletrônico às prefeituras envolvidas, às autoridades competentes e às entidades integrantes do Sinpdec.

§ 2º Além do estabelecido no *caput* deste artigo, deverá constar no PAE a previsão de instalação de sistema sonoro ou outra solução tecnológica de maior eficácia em situação de alerta ou emergência, com alcance definido pelo órgão

fiscalizador ou pela autoridade licenciadora do Sisnama.

§ 3º A operação da barragem somente poderá ser iniciada após realização de reunião com as comunidades para a apresentação do PAE e execução das medidas preventivas nele previstas, incluído o treinamento dos responsáveis pelas ações emergenciais e das comunidades potencialmente afetadas, em trabalho a ser desenvolvido com as prefeituras e as entidades integrantes do Sinpdec.

§ 4º O PAE deverá ser revisto periodicamente, a critério do órgão fiscalizador ou da autoridade licenciadora do Sisnama, ou nas seguintes ocasiões:

I - quando o relatório da inspeção ou a revisão periódica de segurança de barragem assim o recomendar;

II - sempre que a instalação sofrer modificações físicas, operacionais ou organizacionais capazes de influenciar no risco de acidente ou desastre;

III - quando a execução do PAE em exercício simulado, acidente ou desastre, indicar a sua necessidade; e

IV - em outras situações, a critério do órgão fiscalizador ou da autoridade licenciadora do Sisnama.

§ 5º Em caso de desastre, será instalada sala de situação para encaminhamento das ações de emergência e para comunicação transparente com a

sociedade, com participação do empreendedor, de representantes das entidades integrantes do Sinpdec, da autoridade licenciadora do Sisnama, dos órgãos fiscalizadores e das comunidades e municípios afetados.” (NR)

“Art. 13.

§ 1º O SNISB compreende sistema de coleta, tratamento, armazenamento e recuperação de suas informações e deve contemplar barragens em construção, em operação e desativadas.

§ 2º O SNISB deve manter informações sobre acidentes e desastres de barragens.

§ 3º As barragens devem integrar o SNISB até sua completa descaracterização.

§ 4º O SNISB deve ser integrado ao Sistema Nacional de Informações e Monitoramento de Desastres, previsto na Lei nº 12.608, de 10 de abril de 2012.” (NR)

“Art. 15. A PNSB deverá estabelecer programa de educação e de comunicação sobre segurança de barragem, com o objetivo de conscientizar a sociedade da importância da segurança de barragens e de desenvolver cultura de prevenção a acidentes e desastres, que deverá contemplar as seguintes medidas:” (NR)

“Art. 16.

VI - manter as entidades integrantes do Sinpdec informadas sobre o Plano de Segurança de Barragem e o PAE.

§ 1º O órgão fiscalizador deverá informar imediatamente à Agência Nacional de Águas (ANA), à autoridade licenciadora do Sisnama e às entidades integrantes do Sinpdec qualquer não conformidade que implique risco iminente à segurança, bem como acidente ou desastre ocorrido nas barragens sob sua jurisdição.

.....”(NR)

“Art. 17.

I - prover os recursos necessários à garantia de segurança da barragem e à reparação dos danos à vida humana, ao meio ambiente e aos patrimônios público e privado, em caso de acidente ou desastre, até a completa descaracterização da estrutura;

.....

VI - permitir o acesso irrestrito do órgão fiscalizador, da autoridade licenciadora do Sisnama e das entidades integrantes do Sinpdec ao local da barragem e instalações associadas, bem como à sua documentação de segurança;

VII - elaborar e atualizar o Plano de Segurança da Barragem, observadas as recomendações dos relatórios de inspeção de segurança e das revisões periódicas de segurança, e encaminhá-lo ao órgão fiscalizador;

.....

X - elaborar e implantar o PAE, quando exigido;

.....

XIV - notificar imediatamente aos órgãos fiscalizadores, à autoridade licenciadora do Sisnama e às entidades integrantes do Sinpdec qualquer alteração das condições de segurança da barragem que possa implicar acidente ou desastre;

XV - executar as recomendações das inspeções regulares e especiais e das revisões periódicas de segurança; e

XVI - manter o Plano de Segurança da Barragem atualizado e em operação até a completa descaracterização da barragem.

§ 1º Para reservatórios de aproveitamento hidrelétrico, a alteração de que trata o inciso IV do *caput* deste artigo também deverá ser informada ao Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS).

§ 2º Sem prejuízo das prerrogativas da autoridade licenciadora do Sisnama, o órgão fiscalizador pode exigir a apresentação de caução, seguro, fiança ou outras garantias financeiras ou reais para a reparação dos danos à vida humana, ao meio ambiente e ao patrimônio público, pelo empreendedor de:

I - barragem de rejeitos de mineração ou resíduos industriais classificada como de médio e alto risco ou de médio e alto dano potencial associado; e

II - barragem de acumulação de água, para fins ou não de aproveitamento hidrelétrico,

classificada como de alto risco ou alto dano potencial associado.

§ 3º No caso de barragem sem documentação técnica que impossibilite sua classificação quanto ao risco e ao dano potencial associado, cabe ao órgão fiscalizador decidir quanto às exigências previstas nos §§ 1º e 2º deste artigo.

§ 4º As barragens já existentes terão o prazo de 1 (um) ano para se adequarem à previsão do § 2º deste artigo.”(NR)

“Art. 18. A barragem que não atender aos requisitos de segurança nos termos da legislação pertinente deverá ser recuperada, desativada ou descaracterizada pelo seu empreendedor, que deverá comunicar ao órgão fiscalizador as providências adotadas.

.....

§ 3º É obrigatório, para o empreendedor ou seu sucessor, o monitoramento das condições de segurança das barragens desativadas e a implantação de medidas preventivas de acidentes ou desastres até a sua completa descaracterização.”(NR)

Art. 3º A Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, passa a vigorar acrescida dos seguintes arts. 2º-A, 18-A, 18-B e 18-C:

“Art. 2º-A Fica proibida a construção ou o alteamento de barragem de mineração pelo método a montante.

§ 1º Entende-se por alteamento a montante a metodologia construtiva de barragem em que os

diques de contenção se apoiam sobre o próprio rejeito ou sedimento previamente lançado e depositado.

§ 2º O empreendedor deve concluir a descaracterização da barragem construída ou alteada pelo método a montante em até 3 (três) anos contados da data de publicação desta Lei, considerada a solução técnica exigida pela entidade outorgante de direitos minerários e pela autoridade licenciadora do Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama).

§ 3º A autoridade licenciadora e a entidade outorgante de direitos minerários, em decisão conjunta, podem prorrogar o prazo do § 2º deste artigo em razão da inviabilidade técnica para a execução da descaracterização da barragem no período previsto, desde que as ações já tenham sido iniciadas no caso concreto.

§ 4º Considera-se descaracterização de barragem de rejeitos o processo de retirada do material depositado no reservatório e na própria estrutura, que perde suas características, sendo a área destinada a outra finalidade.”

“Art. 18-A Fica vedada a implantação de barragem de mineração cujos estudos de cenários de ruptura identifiquem comunidade na ZAS.

§ 1º No caso de barragem em instalação ou operação, nos termos do *caput* deste artigo, o empreendedor deve fazer a remoção de estruturas, o reassentamento de comunidades e o resgate do patrimônio cultural na ZAS.

§ 2º Somente se admite na ZAS a permanência de trabalhadores estritamente necessários ao desempenho das atividades de operação e manutenção da barragem ou de estruturas e equipamentos a ela associados.

§ 3º Cabe ao poder público municipal adotar as medidas necessárias para impedir o parcelamento, o uso e a ocupação do solo urbano na ZAS.”

“Art. 18-B Os órgãos fiscalizadores de segurança de barragem devem criar sistema de credenciamento de pessoas físicas e jurídicas habilitadas a atestar a segurança da barragem, incluída a certificação, na forma do regulamento.

§ 1º O empreendedor deve contratar os serviços necessários para atestar a segurança da barragem entre as pessoas físicas e jurídicas credenciadas na forma do *caput* deste artigo.

§ 2º O empreendedor deverá substituir a empresa contratada no prazo máximo de 3 (três) anos.”

“Art. 18-C O laudo técnico referente às causas do rompimento de barragem deve ser realizado por peritos independentes, a expensas do empreendedor, sob a coordenação do órgão fiscalizador.”

Art. 4º A Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo V-A:

“CAPÍTULO V-A
DAS INFRAÇÕES E SANÇÕES’

'Art. 17-A Sem prejuízo das cominações na esfera penal e da obrigação de, independentemente da existência de culpa, reparar os danos causados, considera-se infração administrativa o descumprimento pelo empreendedor das obrigações estabelecidas nesta Lei, em seu regulamento ou em instruções dela decorrentes emitidas pelas autoridades competentes.

§ 1º São autoridades competentes para lavrar auto de infração e instaurar processo administrativo os servidores das entidades fiscalizadoras e das autoridades competentes do Sisnama.

§ 2º Qualquer pessoa, ao constatar infração administrativa, pode dirigir representação à autoridade competente, para efeito do exercício do seu poder de polícia.

§ 3º A autoridade competente que tiver conhecimento de infração administrativa é obrigada a promover a sua apuração imediata, mediante processo administrativo próprio, sob pena de corresponsabilidade.

§ 4º As infrações de que trata este artigo são apuradas em processo administrativo próprio, assegurado o direito de ampla defesa e o contraditório.'

'Art. 17-B O processo administrativo para apuração de infração prevista no art. 17-A deve observar os seguintes prazos máximos:

I - 20 (vinte) dias para o infrator oferecer defesa ou impugnação contra o auto de infração, contados da data da ciência da autuação;

II - 30 (trinta) dias para a autoridade competente julgar o auto de infração, contados da data da sua lavratura, apresentada ou não a defesa ou impugnação;

III - 20 (vinte) dias para o infrator recorrer da decisão condenatória à instância superior da autoridade competente;

IV - 5 (cinco) dias para o pagamento de multa, contados da data do recebimento da notificação.'

'Art. 17-C As infrações administrativas são sujeitas a 1 (uma) ou mais das seguintes penalidades:

I - advertência;

II - multa simples;

III - multa diária;

IV - embargo de obra ou de atividade;

V - demolição de obra;

VI - suspensão parcial ou total de atividades;

VII - apreensão de minérios, bens e equipamentos;

VIII - caducidade do título; ou

IX - sanção restritiva de direitos.

§ 1º Para imposição e gradação da sanção, a autoridade competente deve observar:

I - a gravidade do fato, considerados os motivos da infração e suas consequências para a sociedade e para o meio ambiente;

II - os antecedentes do infrator quanto ao cumprimento da legislação de segurança de barragens; e

III - a situação econômica do infrator, no caso de multa.

§ 2º Se o infrator cometer, simultaneamente, 2 (duas) ou mais infrações, devem ser aplicadas, cumulativamente, as sanções a elas cominadas.

§ 3º A advertência deve ser aplicada pela inobservância das disposições desta Lei e da legislação correlata em vigor, ou de regulamentos e instruções, sem prejuízo das demais sanções previstas neste artigo.

§ 4º A multa simples deve ser aplicada sempre que o agente, por culpa ou dolo:

I - deixar de sanar, no prazo assinalado pela autoridade competente, irregularidades praticadas pelas quais tenha sido advertido; ou

II - opuser embaraço à fiscalização da autoridade competente.

§ 5º A multa simples pode ser convertida em serviços socioambientais, a critério da autoridade competente, na bacia hidrográfica onde o empreendimento se localiza, sem prejuízo da responsabilidade do infrator de, independentemente da existência de culpa, reparar os danos causados.

§ 6º A multa diária deve ser aplicada sempre que o cometimento da infração se prolongar no tempo.

§ 7º A sanção indicada no inciso VI do *caput* deste artigo deve ser aplicada quando a instalação ou a operação da barragem não obedecer às prescrições legais, de regulamento ou de instruções das autoridades competentes.

§ 8º As sanções previstas nos incisos VII e VIII do *caput* deste artigo são aplicadas pela entidade outorgante de direitos minerários.

§ 9º As sanções restritivas de direito são:

I - suspensão de licença, de registro, de concessão, de permissão ou de autorização;

II - cancelamento de licença, de registro, de concessão, de permissão ou de autorização;

III - perda ou restrição de incentivos e de benefícios fiscais; e

IV - perda ou suspensão da participação em linhas de financiamento em estabelecimentos oficiais de crédito.'

'Art. 17-D Os valores arrecadados com o pagamento de multas por infração administrativa à Política Nacional de Segurança de Barragens devem ser revertidos para melhoria das ações dos órgãos fiscalizadores e das autoridades licenciadoras do Sisnama.'

'Art. 17-E O valor das multas de que trata este Capítulo deve ser fixado por regulamento e atualizado periodicamente, com base nos índices

estabelecidos na legislação pertinente, limitado ao mínimo de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) e ao máximo de R\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de reais).'"

Art. 5º O Decreto-Lei nº 227, de 28 de fevereiro de 1967 (Código de Minas), passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 7º A atividade de mineração abrange a pesquisa, a lavra, o desenvolvimento da mina, o beneficiamento, a disposição adequada de estéréis e rejeitos, o transporte e a comercialização dos minérios, mantida a responsabilidade do titular da concessão diante das obrigações deste Decreto-Lei até o fechamento da mina, que deverá ser obrigatoriamente convalidado pelo órgão regulador da mineração e pelo órgão ambiental licenciador.

§ 1º Independe de concessão o aproveitamento de minas manifestadas e registradas, as quais são sujeitas às mesmas condições que este Decreto-Lei estabelece para a lavra, tributação e fiscalização das minas concedidas.

§ 2º O exercício da atividade de mineração inclui a responsabilidade do minerador pela prevenção, mitigação e compensação dos impactos ambientais decorrentes dessa atividade, pela recuperação ambiental das áreas impactadas, pela preservação da saúde e segurança dos trabalhadores, pela promoção do bem-estar das comunidades envolvidas e do desenvolvimento sustentável do entorno da mina, bem como pela prevenção de desastres ambientais, incluídas

a elaboração e a implantação do plano de contingência ou de documento correlato.” (NR)

“Art. 39.

.....

II -

.....

h) à construção de barragem de rejeitos, quando houver, ou de aumento na sua altura, vedada a utilização da técnica de alteamento a montante.

Parágrafo único. Caso prevista a construção e a operação de barragem de rejeitos, o Plano de Aproveitamento Econômico deverá incluir o Plano de Ação de Emergência, em caráter conceitual, elaborado pelo empreendedor.” (NR)

“Art. 43. O requerente do direito de lavra deverá firmar contrato de concessão com o poder concedente, no qual constarão todas as obrigações decorrentes deste Decreto-Lei, incluídos o compromisso do titular em recuperar o ambiente degradado e a responsabilidade por reparações civis, no caso de ocorrência de danos ou prejuízos a terceiros decorrentes das atividades de mineração em sua área de concessão.

§ 1º A assinatura do contrato de concessão é requisito essencial para a outorga da Portaria de concessão de lavra e para a obtenção da respectiva licença ambiental de operação.

§ 2º O contrato de concessão deverá igualmente prever o fechamento da mina e o

descomissionamento de todas as instalações ao término da concessão, inclusive barragens de rejeitos, de acordo com a legislação vigente.”(NR)

“Art. 52. Na hipótese de o concessionário praticar atividades de lavra, beneficiamento ou armazenamento de minérios, ou disposição de estéreis ou rejeitos em desacordo com o contrato de concessão, que resulte em graves danos à vida das pessoas ou ao meio ambiente, será declarada a imediata rescisão administrativa do contrato e instaurado processo de caducidade do título minerário, sem prejuízo das demais sanções previstas neste Decreto-Lei.”(NR)

“Art. 63. Sem prejuízo do disposto na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e na Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, o descumprimento das obrigações decorrentes das autorizações de pesquisa, das permissões de lavra garimpeira, das concessões de lavra e do licenciamento previsto nesta Lei implica, dependendo da infração:

.....

II - multa;

.....

IV - multa diária;

V - suspensão temporária, total ou parcial, das atividades de mineração; ou

VI - apreensão de minérios, bens e equipamentos.

Parágrafo único. As penalidades de advertência, multa, suspensão temporária das

atividades de mineração e caducidade da autorização de pesquisa e da concessão de lavra são de competência da Agência Nacional de Mineração (ANM).” (NR)

“Art. 64. A multa variará de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) a R\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de reais), segundo a gravidade da infração.

.....” (NR)

“Art. 65.

.....

§ 4º Aplica-se a penalidade de caducidade da concessão quando ocorrer significativa degradação do meio ambiente ou dos recursos hídricos, bem como danos ao patrimônio de pessoas ou comunidades, em razão do vazamento ou rompimento de barragem de mineração, sem prejuízo à imposição de multas e à responsabilização civil e penal do concessionário.” (NR)

Art. 6º O Decreto-Lei nº 227, de 28 de fevereiro de 1967 (Código de Minas), passa a vigorar acrescido do seguinte art. 47-A:

“Art. 47-A. Em qualquer hipótese de extinção ou caducidade da concessão minerária, o concessionário fica obrigado a:

I - remover equipamentos e bens e arcar integralmente com os custos decorrentes dessa remoção;

II - reparar ou indenizar os danos decorrentes de suas atividades; e

III - praticar os atos de recuperação ambiental determinados pelos órgãos e entidades competentes.

Parágrafo único. Para fins do efetivo cumprimento deste artigo, o concessionário deverá apresentar à entidade outorgante de direitos minerários o Plano de Fechamento de Mina e à autoridade licenciadora o Plano de Recuperação de Áreas Degradadas.”

Art. 7º Ficam revogados os arts. 57 e 87 do Decreto-Lei nº 227, de 28 de fevereiro de 1967 (Código de Minas).

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de junho de 2019.

RODRIGO MAIA
Presidente



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 2791, DE 2019

Altera a Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, que dispõe sobre a Política Nacional de Segurança de Barragens (PNSB), e o Decreto-Lei nº 227, de 28 de fevereiro de 1967 (Código de Minas).

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=1744745&filename=PL-2791-2019



Página da matéria

LEGISLAÇÃO CITADA

- Decreto-Lei nº 227, de 28 de Fevereiro de 1967 - Código de Mineração (1967) - 227/67
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:lei:1967;227>
 - artigo 57
 - artigo 87
- Lei nº 9.605, de 12 de Fevereiro de 1998 - Lei dos Crimes Ambientais; Lei da Natureza; Lei dos Crimes contra o Meio Ambiente - 9605/98
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1998;9605>
- Lei nº 12.334, de 20 de Setembro de 2010 - LEI-12334-2010-09-20 - 12334/10
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2010;12334>
- Lei nº 12.608, de 10 de Abril de 2012 - LEI-12608-2012-04-10 - 12608/12
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2012;12608>



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 1, DE 2023

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, sobre o Projeto de Lei nº 2791, de 2019, que Altera a Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, que dispõe sobre a Política Nacional de Segurança de Barragens (PNSB), e o Decreto-Lei nº 227, de 28 de fevereiro de 1967 (Código de Minas).

PRESIDENTE EVENTUAL: Senador Fabiano Contarato

RELATOR: Senadora Leila Barros

15 de março de 2023





PARECER Nº 01, DE 2023

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, sobre o Projeto de Lei nº 2791, de 2019, do Deputado Zé Silva, que *altera a Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, que dispõe sobre a Política Nacional de Segurança de Barragens (PNSB), e o Decreto-Lei nº 227, de 28 de fevereiro de 1967 (Código de Minas).*

Relatora: Senadora **LEILA BARROS**

I – RELATÓRIO

Vem para análise desta Comissão de Meio Ambiente (CMA) o Projeto de Lei (PL) nº 2791, de 2019, do Deputado Zé Silva.

O PL nº 2791, de 2019, doravante tratado nesta seção apenas como PL, é fruto dos trabalhos da Comissão Externa – Desastre de Brumadinho, e foi aprovado em regime de urgência urgentíssima pelo Plenário da Câmara dos Deputados. O objetivo principal da matéria é alterar a Política Nacional de Segurança de Barragens (PNSB), estabelecida pela Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, para tornar mais rigorosa a gestão e a fiscalização da segurança de barragens.

O PL foi estruturado em oito artigos.

O art. 1º indica o objeto e o âmbito de aplicação da Lei.

O art. 2º introduz diversas inovações na Lei nº 12.334, de 2010, entre elas: i) ampliação do escopo da PNSB, que passa a incluir todas as barragens de risco médio ou alto; ii) modificação da definição de empreendedor, i.e., o responsável pela barragem; iii) alteração da definição de Zona de Autossalvamento (ZAS); iv) introdução da obrigatoriedade do Plano de Ação de Emergência (PAE) para as barragens de médio e alto risco,





e todas as barragens de rejeitos de mineração; v) maior detalhamento e publicização do PAE; vi) garantia do acesso público ao Plano de Segurança da Barragem; vii) instalação obrigatória de alarmes sonoros ou outros sistemas para alerta de emergências; viii) necessidade de seguro, caução fiança ou outras garantias para determinadas barragens; e ix) obrigatoriedade do monitoramento das barragens mesmo após a sua desativação.

O art. 3º também altera a Lei nº 12.334, de 2010, acrescentando novos artigos. Entre as novas determinações, destacam-se: i) a proibição da construção de barragens alteadas a montante; ii) a proibição de novas barragens de rejeitos de mineração quando houver comunidades na ZAS; iii) a criação, pelo órgão fiscalizador, de cadastro de profissionais especializados em barragens; e iv) a obrigatoriedade de que peritos independentes façam os laudos sobre as causas de rompimentos de barragens.

O art. 4º insere um capítulo específico sobre infrações na Lei nº 12.334, de 2010, tratando, entre outros aspectos, das infrações e sanções administrativas e os respectivos processos administrativos.

O art. 5º altera o Decreto-Lei nº 227, de 28 de fevereiro de 1967, o Código de Minas, reforçando as responsabilidades do minerador quanto à sustentabilidade ambiental e social do empreendimento, inclusive, vedando o alteamento a montante de barragens de rejeitos. Também é criado o contrato de concessão para a mineração, com a previsão da rescisão administrativa e da caducidade do título minerário em caso de descumprimento grave das normas contratuais. As multas aplicáveis ao minerador foram majoradas.

O art. 6º também altera o Código de Minas, desta feita, para explicitar as responsabilidades do minerador em caso de extinção ou caducidade do título de concessão de lavra.

O art. 7º revoga dois artigos do Código de Mineração, considerados obstáculos à suspensão das atividades de pesquisa e lavra mineral.

Por fim, o art. 8º estabelece a vigência da Lei a partir de sua publicação.





Após apreciação por esta Comissão, a matéria será encaminhada para a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI). Não foram apresentadas emendas ao PL.

É o relatório.

II – ANÁLISE

Cabe à CMA, nos termos do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), opinar sobre os assuntos pertinentes à defesa do meio ambiente.

O PL nº 2791, de 2019, veio como reação ao anseio da sociedade que, abalada pelos terríveis desastres provocados pelo rompimento das barragens de rejeitos da Samarco e da Vale em, respectivamente, Mariana e Brumadinho, cobrava do Congresso Nacional a aprovação de leis mais rigorosas para tratar da questão da segurança de barragens. Contudo, quando de sua apresentação, já tramitava no Congresso Nacional outra proposição destinada a atender a esse anseio.

Em 27 de fevereiro de 2019, esta Comissão aprovou em decisão terminativa o PL nº 550, de 2019, de minha autoria, que *altera a Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, para reforçar a efetividade da Política Nacional de Segurança de Barragens (PNSB), e a Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, para dotar de novos instrumentos o Conselho Nacional de Recursos Hídricos (CNRH) no exercício de sua atribuição de zelar pela implementação da PNSB*. Como não houve interposição de recurso para apreciação do Projeto pelo Plenário, este foi enviado para apreciação pela Câmara dos Deputados em 20 de março de 2019.

Em 9 de maio, foi apresentado o PL nº 2791, de 2019 na Câmara dos Deputados. Muito embora também buscasse aprimorar a PNSB, o PL nº 2719, de 2019, não foi apensado ao PL nº 550, de 2019, e foi aprovado em regime de urgência pelo Plenário da Câmara dos Deputados. Em seguida, foi enviado para apreciação pelo Senado Federal.

Mesmo não tendo sido respeitada a precedência do PL nº 550, de 2019, não esmorecemos em nossos esforços de negociar politicamente a apreciação da proposição pela Câmara dos Deputados. Felizmente,





alcançamos nosso intento e o PL nº 550, de 2019, foi aprovado pelo Plenário da Câmara dos Deputados na forma de Substitutivo (SCD).

Como bem descreveu o ilustre Senador Antonio Anastasia, Relator do Parecer pela aprovação desse SCD no Senado:

[...] na Câmara dos Deputados, o processo de discussão da proposição estendeu-se por mais de um ano. As discussões foram acaloradas e envolveram, no processo de elaboração do SCD, os diversos setores aos quais se aplica a PNSB. Participaram dessas discussões, além dos Deputados Federais, membros da Comissão Externa do Desastre de Brumadinho e das bancadas dos estados mineradores, principalmente, do Estado de Minas Gerais, representantes do Ministério de Minas e Energia (MME), da Agência Nacional de Águas (ANA), da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), da Agência Nacional de Mineração (ANM), da Secretaria Nacional de Proteção e Defesa Civil do Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR), do Instituto Brasileiro de Mineração (IBRAM), da Confederação Nacional da Indústria (CNI) e da Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (FIEMG).

O Plenário do Senado sabiamente aprovou esse parecer em 2 de setembro de 2020. O PL nº 550, de 2019, Substitutivo da Câmara dos Deputados, foi, então, submetido à sanção presidencial, tendo sido sancionado na forma da Lei nº 14.066, de 30 de setembro de 2020, que *altera a Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, que estabelece a Política Nacional de Segurança de Barragens (PNSB), a Lei nº 7.797, de 10 de julho de 1989, que cria o Fundo Nacional do Meio Ambiente (FNMA), a Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, que institui a Política Nacional de Recursos Hídricos, e o Decreto-Lei nº 227, de 28 de fevereiro de 1967 (Código de Mineração)*.

Isso posto, fica claro que a matéria foi prejudgada pelo Plenário do Senado, sendo, portanto, passível da declaração de prejudicialidade. Além disso, dado o curto espaço de tempo decorrido desde a sanção da Lei nº 14.066, de 2020, não é possível avaliar plenamente seus efeitos nem, muito menos, apontar a necessidade de mudanças adicionais na PNSB.





III – VOTO

Ante o exposto, votamos pelo encaminhamento do Projeto de Lei nº 2791, de 2019, ao Senhor Presidente do Senado Federal, para que, na forma do art. 334, II, do RISF, seja declarado **prejudicado** em virtude de seu prejulgamento em outra deliberação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora





Relatório de Registro de Presença
CMA, 15/03/2023 às 09h - 2ª, Extraordinária
Comissão de Meio Ambiente

Bloco Parlamentar Democracia (UNIÃO, MDB, PODEMOS, PDT, REDE, PSDB)			
TITULARES		SUPLENTE	
MARCIO BITTAR	PRESENTE	1. RANDOLFE RODRIGUES	
JAYME CAMPOS	PRESENTE	2. CARLOS VIANA	PRESENTE
CONFÚCIO MOURA	PRESENTE	3. PLÍNIO VALÉRIO	
GIORDANO	PRESENTE	4. VAGO	
MARCOS DO VAL	PRESENTE	5. VAGO	
LEILA BARROS	PRESENTE	6. VAGO	

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PSB, PSD)			
TITULARES		SUPLENTE	
MARGARETH BUZETTI	PRESENTE	1. VANDERLAN CARDOSO	PRESENTE
ELIZIANE GAMA	PRESENTE	2. NELSINHO TRAD	
DR. SAMUEL ARAÚJO	PRESENTE	3. OTTO ALENCAR	
JAQUES WAGNER	PRESENTE	4. BETO FARO	
FABIANO CONTARATO	PRESENTE	5. TERESA LEITÃO	PRESENTE
JORGE KAJURU	PRESENTE	6. VAGO	

Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, PP, REPUBLICANOS, NOVO)			
TITULARES		SUPLENTE	
ROGERIO MARINHO	PRESENTE	1. WELLINGTON FAGUNDES	PRESENTE
ZEQUINHA MARINHO	PRESENTE	2. JORGE SEIF	
JAIME BAGATTOLI	PRESENTE	3. CARLOS PORTINHO	PRESENTE
TEREZA CRISTINA	PRESENTE	4. LUIS CARLOS HEINZE	
CLEITINHO		5. MECIAS DE JESUS	

Não Membros Presentes

EDUARDO BRAGA
ALESSANDRO VIEIRA
DR. HIRAN
IZALCI LUCAS
SORAYA THRONICKE
PAULO PAIM

DECISÃO DA COMISSÃO

(PL 2791/2019)

APROVADO O RELATÓRIO QUE PASSA A CONSTITUIR PARECER DA COMISSÃO PELA PREJUDICIALIDADE DO PROJETO DE LEI N° 2791 DE 2019.

15 de março de 2023

Senador FABIANO CONTARATO

Vice-Presidente da Comissão de Meio Ambiente

2



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador CONFÚCIO MOURA

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 6.544, de 2019 (PL nº 8.804/2017, na Câmara dos Deputados), do Deputado Sergio Souza, que *inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.*

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

O Projeto de Lei nº 6.544, de 2019, de iniciativa do Deputado Federal Sergio Souza, pretende alterar a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir trecho rodoviário entre os Estados de São Paulo e Paraná (Porto Charles Nauffal – entroncamento com a BR-369 em Londrina – entroncamento com a BR-376 em Mauá da Serra).

A proposição é composta de quatro artigos. O primeiro informa seu objeto. O segundo altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal para incluir o trecho que especifica. O terceiro determina que a designação oficial e o traçado definitivo da rodovia de que trata a Lei serão definidos pelo órgão competente. Por fim, o quarto traz a cláusula de vigência, como imediata.

A matéria foi tramitada tão somente a esta Comissão e não recebeu emendas.

II – ANÁLISE

Embora observemos mérito na justificação do projeto, 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 ressaltar 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 6.544, de 2019, de iniciativa do parlamento, possui vício de iniciativa, sofre de injuridicidade e fere a separação de poderes (em razão de veicular em lei ato típico do Executivo) e o pacto federativo, ao propor tomar para a União bem que pertence a determinado Estado, no caso, trechos de rodovias estaduais, sem sua anuência prévia por meio de convênio.

Quanto ao mérito, a iniciativa é pertinente e meritória, pois busca criar um necessário eixo de integração entre os Estados de Santa Catarina e São Paulo, cruzando a região central do Estado do Paraná. Trata-se de região com intensa atividade agroindustrial, que contribui com significativa parcela do Produto Interno Bruto (PIB) do Estado, sobretudo a porção centro-norte, entre Londrina e Guarapuava.

hr2024-00991

Por essas razões, entendemos que a melhor forma de assegurar à proposição 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 6.544, de 2019, na seguinte indicação:

INDICAÇÃO Nº , DE 2024

Sugere ao Ministro de Estado dos Transportes que adote as providências necessárias para incluir trecho rodoviário no rol das rodovias pertencentes ao Subsistema Rodoviário Federal.

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, trecho rodoviário entre os Estados de São Paulo e Paraná (Porto Charles Nauffal – entroncamento com a BR-369 em Londrina – entroncamento com a BR-376 em Mauá da Serra).

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

hr2024-00991

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre 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 dispõe sobre o Plano Nacional de Viação (PNV).

Art. 2º Inclua-se no item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o 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
	Divisa SP/PR (Porto Charles Nauffal) - Entroncamento com BR-369 (Londrina) - Entroncamento com BR-376 (Mauá da Serra)	PR	154	-	-

.....”

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

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de outubro de 2019.

RODRIGO MAIA
Presidente



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 6544, DE 2019

(nº 8.804/2017, na Câmara dos Deputados)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre 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=1606458&filename=PL-8804-2017



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

Minuta

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 2077, de 2021, do Senador Weverton, que *altera o art. 6º da Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, para tornar gratuita a instalação dos medidores de energia para cada uma das famílias que residam em habitações multifamiliares regulares e irregulares de baixa renda.*

Relator: Senador **CLEITINHO**

I – RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão o Projeto de Lei (PL) nº 2077, de 2021, de autoria do Senador Weverton, que “altera o art. 6º da Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, para tornar gratuita a instalação dos medidores de energia para cada uma das famílias que residam em habitações multifamiliares regulares e irregulares de baixa renda”.

O PL é composto por dois artigos. O primeiro altera o art. 6º da Lei nº 12.212, de 2010, para determinar que a Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) arque com o custo de alguns equipamentos instalados pelas prestadoras do serviço público de distribuição de energia elétrica em domicílios multifamiliares habitados por pessoas de baixa renda, com ligações monofásicas ou bifásicas, e em escolas e postos de saúde públicos. Por sua vez, o art. 2º estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na Justificação da proposição, o autor destaca o desafio da universalização do acesso à energia elétrica, de forma que deveria ser garantido para a zona urbana a instalação gratuita de equipamentos que já são fornecidos sem ônus a unidades consumidoras da zona rural.

O PL foi remetido à esta Comissão e, em caráter terminativo, à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE).

Não foram apresentadas emendas no prazo previsto pelo art. 122, inciso II, alínea “c”, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

II – ANÁLISE

O RISF, em seu art. 104, estipula que a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) tem competência para 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*”. Como o PL trata da prestação do serviço público de distribuição de energia elétrica, seu objeto se alinha claramente às competências da CI.

O PL nº 2077, de 2021, versa sobre um importante tema do setor elétrico, qual seja, a universalização de um bem essencial.

De fato, é impensável a vida sem energia elétrica em pleno Século XXI. Trata-se de um bem essencial para o lazer, para a educação, para a saúde e para a geração de emprego e renda. Em razão disso, as famílias brasileiras que ainda não têm acesso à energia elétrica enfrentam sérias dificuldades para ter melhorias na qualidade de vida. Também incorrem em sofrimento, ainda que não na mesma magnitude, as pessoas que residem em habitações multifamiliares e que desejam individualizar a medição.

Conforme previsto no art. 6º da Lei nº 12.212, de 2010, quando tecnicamente viável, e desde que as famílias que residem em habitações multifamiliares solicitem, as distribuidoras de energia elétrica devem instalar medidores de energia para cada uma dessas famílias. Entretanto, essa individualização gera um ônus para os solicitantes, qual seja, a aquisição de alguns equipamentos complementares. Em outros termos, em situações em que é tecnicamente possível, a individualização da medição solicitada pelos consumidores é acompanhada de um custo que as famílias de baixa renda não podem arcar. Esse requisito acaba funcionando como um obstáculo para a medição individualizada.

Deve ser observado que a medição individualizada gera segurança para as famílias na gestão de seus gastos com energia elétrica. Além disso, ela

traz incentivos para uso eficiente da energia elétrica porque permite que cada família se aproprie do próprio esforço em reduzir o consumo.

É importante mencionar que, em razão da essencialidade da energia elétrica, o Brasil dispõe de um programa de universalização, o Programa Nacional de Universalização do Acesso e Uso da Energia Elétrica - Luz para Todos. Trata-se de um programa exitoso que, desde seu lançamento, já levou energia elétrica a milhões de brasileiros. Um dos pilares do Luz para Todos é a instalação, sem ônus direto para o consumidor, do ramal de conexão e do kit de instalação interna e do padrão de entrada. Esses equipamentos, conforme explicita o Decreto nº 11.628, de 4 de agosto de 2023, são custeados pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), nos termos dos arts. 13 e 14 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002.

Ora, se a CDE arca com os recursos para viabilizar a ligação de novos consumidores na zona rural, por uma questão de isonomia, também deveria assumir essa responsabilidade junto aos consumidores das zonas urbanas residentes em habitações multifamiliares. Precisamos corrigir essa distorção, tal como proposto pela proposição em análise.

Considerando o exposto, não há dúvida quanto à conveniência de aprovarmos o PL nº 2077, de 2021. Para tanto, julgamos ser necessário promover alguns ajustes de forma, quais sejam: aperfeiçoar a redação da ementa, com vistas a deixar mais claro o objetivo da Lei que almejamos aprovar; aperfeiçoar o texto proposto para o art. 6º da Lei nº 12.212, de 2010, também para dotá-lo de mais clareza; adequar a técnica legislativa, o que inclui modificar o art. 13 da Lei nº 10.438, de 2002, para explicitar que a CDE custeará o ramal de conexão, do kit de instalação interna e do padrão de entrada, com e sem o medidor para escolas e postos de saúde e para unidades consumidoras multifamiliares.

Por fim, salientamos que aproveitamos a oportunidade para propor adequações de técnica legislativa na redação atual do art. 13 da Lei nº 10.438, de 2002. Esse dispositivo foi alterado por diversas leis sem o cuidado de ajustar a pontuação de seus incisos.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela aprovação do PL nº 2077, de 2021, na forma da emenda substitutiva que ofereço:

EMENDA Nº – CI (Substitutivo)**PROJETO DE LEI Nº 2077, DE 2021**

Altera a Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, e a Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, para permitir que a Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) custeie o ramal de conexão, o kit de instalação interna e o padrão de entrada, com e sem o medidor, na individualização da medição de habitações multifamiliares de baixa renda e no atendimento a escolas e postos de saúde públicos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, passa a vigorar com o seguinte inciso XIX:

“**Art. 13.**:

.....

V;

VI;

.....

XI;

.....

XIII ;

.....

XIV ;

.....

XVI;

.....

XVIII ;

XIX – custear a instalação do ramal de conexão, do kit de instalação interna e do padrão de entrada, com ou sem o medidor, em:

a) escolas públicas e postos de saúde públicos; e

b) unidades consumidoras de que trata o art. 6º da Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010.

.....” (NR)

Art. 2º O art. 6º da Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 6º** As distribuidoras de energia elétrica deverão instalar para cada uma das famílias que residam em habitações multifamiliares regulares e irregulares de baixa renda, desde que solicitadas por essas famílias:

- I – medidores de energia elétrica; II – ramal de conexão;
- III – kit de instalação interna; e IV – padrão de entrada.” (NR)

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
Gabinete do **SENADOR WEVERTON**

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2021

Altera o art. 6º da Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, para tornar gratuita a instalação dos medidores de energia para cada uma das famílias que residam em habitações multifamiliares regulares e irregulares de baixa renda.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 6º da Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.6º As solicitações para o atendimento de domicílios urbanos com ligações monofásicas ou bifásicas, destinadas a famílias de baixa renda, relativos á instalação do ramal de conexão, do kit de instalação interna e do padrão de entrada com e sem o medidor, observando a inscrição no Cadastro Único de Programas Sociais do Governo federal, escolas e postos de saúde públicos localizados no meio urbano, deverá ser instalado pelas Distribuidoras de energia elétrica de forma gratuita, a qual receberá recursos da CDE, a título de subvenção econômica, conforme regulamentação da ANEEL, para cada uma das famílias que residam em habitações multifamiliares regulares e irregulares de baixa renda. (NR)”

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

JUSTIFICAÇÃO

A universalização do acesso à energia elétrica é um desafio para um grande número de países em desenvolvimento.

O Programa Luz para Todos (LPT) é um marco de sucesso no que se refere ao longo caminho a percorrer para se alcançar essa meta, pois, entre todos os seus feitos, proporciona gratuidade aos seus beneficiários dos medidores de energia para cada uma das famílias que residam em habitações multifamiliares regulares e irregulares de baixa renda na zona rural.

Na área urbana, um dos problemas às populações de baixa renda para implantação do sistema de energia elétrica é a aquisição dos padrões que custam de R\$ 400,00 a R\$ 1900,00 em alguns Estados, variando o valor de acordo com os modelos e tensão que irá suportar. É fato que muitos brasileiros de baixa renda não possuem poder aquisitivo para adquiri-los ficando sem energia elétrica ou na clandestinidade.

Cabe lembrar que o desafio para universalizar os serviços públicos apresentam duas dimensões: a primeira é assegurar a oferta desses serviços a toda a população, e a segunda é assegurar que todos tenham condições de pagamento suficiente para financiar níveis mínimos de suprimento de tais serviços, de modo a atender as necessidades básicas de toda a população.

É preciso criar condições para suplantar esses problemas não só para assegurar o efetivo incremento de bem estar que o consumo de energia elétrica pode propiciar aos novos consumidores, mas também para conferir sustentabilidade econômico-financeira ao processo de expansão da rede de distribuição no País.

Reforça o pleito em tela, o motivo para a extensão do benefício aos consumidores baixa renda localizados em área urbana, observando o que dispõe inclusive, o texto do Decreto 9.357, Art 3º, trazido abaixo *in verbis*:



SF/21708.75599-01

“Art. 3º - As solicitações para o atendimento de domicílios rurais com ligações monofásicas ou bifásicas, destinadas a famílias de baixa renda, conforme definido pelo Decreto nº 6.135, de 26 de junho de 2007, inscritas no Cadastro Único de Programas Sociais do Governo federal, escolas e postos de saúde públicos localizados no meio rural, quando não forem atendidas com recursos do Programa “LUZ PARA TODOS”, receberão recursos da CDE, a título de subvenção econômica, para a instalação do ramal de conexão, do kit de instalação interna e do padrão de entrada sem o medidor, conforme regulação da Aneel.” (NR) “

Uma vez que este benefício já é concedido na área rural, conforme ficou evidenciado no texto retro citado do Decreto 9.357, idéia similar é sua concessão aos consumidores baixa renda localizados em área urbana, passando a figurar a interpretação legislatória proposta aqui neste pleito.

Desse modo, esse Projeto de Lei intenta acabar com um os fatores que hora tem proporcionado à exclusão elétrica de muitos brasileiros que possuem baixa capacidade de custeio desses medidores de energia elétrica o que inviabilizam o seu acesso à rede física de distribuição de energia.

Assim, propomos que seja fornecida de forma gratuita esses medidores de energia elétrica a essas populações de baixa renda, para que possamos ter a verdadeira universalização do sistema elétrico.

Sala das Sessões,

Senador Weverton



SF/21708.75599-01



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 2077, DE 2021

Altera o art. 6º da Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, para tornar gratuita a instalação dos medidores de energia para cada uma das famílias que residam em habitações multifamiliares regulares e irregulares de baixa renda.

AUTORIA: Senador Weverton (PDT/MA)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Decreto nº 6.135, de 26 de Junho de 2007 - DEC-6135-2007-06-26 - 6135/07
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:2007;6135>
- Lei nº 12.212, de 20 de Janeiro de 2010 - LEI-12212-2010-01-20 - 12212/10
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2010;12212>
 - artigo 6º

4



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alessandro Vieira

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 828, de 2022, do Senador Flávio Bolsonaro, que *altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, para aumentar as penas previstas para o furto e receptação de petróleo ou seus derivados, gás natural ou suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante ou demais combustíveis líquidos carburantes.*

Relator: Senador **ALESSANDRO VIEIRA**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei (PL) nº 828, de 2022, do Senador Flávio Bolsonaro, que *altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, para aumentar as penas previstas para o furto e receptação de petróleo ou seus derivados, gás natural ou suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante ou demais combustíveis líquidos carburantes.*

O projeto apresenta dois artigos.

O primeiro artigo acrescenta os seguintes dispositivos normativos ao Código Penal:



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Alessandro Vieira

1. o § 8º ao art. 155, criando uma qualificadora do crime de furto, prevendo pena de 4 (quatro) a 10 (dez) anos, e multa, se a subtração for de petróleo ou seus derivados, gás natural ou suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante ou demais combustíveis líquidos carburantes, contidos em tanques de armazenamento ou em dutos de escoamento; e
2. o § 1º-A ao art. 180, criando uma qualificadora do crime de receptação, prevendo pena de 4 (quatro) a 10 (dez) anos, e multa, se o produto do crime for petróleo ou seus derivados, gás natural ou suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante ou demais combustíveis líquidos carburantes, subtraídos de tanques de armazenamento ou dutos de escoamento.

O segundo artigo dispõe sobre a cláusula de vigência, que é imediata.

Em sua justificção, o autor da proposta aduz que são frequentes os furtos de petróleo e derivados que escoam em dutos, o que normalmente gera perfuração nessas estruturas, acarretando grave perigo de danos às pessoas e ao meio ambiente.

Assim, diante da alta nocividade da conduta, propõe criação de qualificadoras para os crimes de furto (art. 155) e receptação (art. 180), ambos do Código Penal, quando os objetos materiais desses crimes forem de petróleo ou seus derivados, gás natural ou suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante ou demais combustíveis líquidos carburantes, contidos em tanques de armazenamento ou em dutos de escoamento.

Durante a tramitação do projeto, foi proposta uma emenda modificativa de autoria do Senador Luis Carlos Heinze (Emenda 1-T) nesta comissão.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Alessandro Vieira

Referida emenda altera a redação dos tipos penais previstos no PL nº 828, de 2022, a fim de incluir como objeto material desses crimes os biocombustíveis, bem como definir que os locais de armazenamento onde podem ocorrer a subtração podem ser *“unidades produtoras, tanques de armazenamento de bases e terminais terrestres e aquaviários, em dutos, vagões de ferrovias, caminhões-tanques, embarcações”*. Além disso, inclui uma nova causa de aumento de pena (inciso VIII) no § 2º do art. 157 do Código Penal (roubo), ao prever que incidirá a referida causa de aumento *“se a subtração for de petróleo ou seus derivados, incluindo lubrificantes, gás natural ou suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante ou demais combustíveis líquidos carburantes, e demais biocombustíveis contidos em unidades produtoras, tanques de armazenamento de bases e terminais terrestres e aquaviários, em dutos, vagões de ferrovias, caminhões-tanques, embarcações.”*

A matéria seguirá posteriormente para apreciação terminativa pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

II – ANÁLISE

Inicialmente, cumpre registrar que cabe à Comissão de Serviços de Infraestrutura, nos termos do art. 104, I, do Regimento Interno do Senado Federal, opinar sobre proposições pertinentes a recursos geológicos e outros assuntos correlatos.

No mérito, entendemos que o projeto traz novos tipos penais que de fato merecem tutela jurídica penal.

Segundo a Transpetro¹ e a Petrobras², em 2022, a companhia registrou 58 casos de furto ou tentativas de furto nos dutos em todo o país.

¹ Fonte: <http://transpetro.com.br/transpetro-institucional/roubo-de-combustiveis.htm>.

² Fonte:

https://www.roubonosdutos.com.br/?gclid=Cj0KCQiAlpyCBhCtARIsAHaY_5c3BgUfq_xTMElsRQtRzPdh8Tjx3rHWGj9RCFdxl9M97GrS_emjxmoaAokpEALw_wcB



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alessandro Vieira

Em 2021, foram 102 ocorrências, enquanto em 2020 a Transpetro registrou 201 casos.

O furto de combustíveis em condutos e depósitos gera prejuízos de ordem econômica, mas também expõe a perigo outros bens jurídicos, como o meio ambiente.

Como o crime é normalmente cometido por meio de perfuração da superfície de revestimento dos condutos e depósitos, essa circunstância pode causar um extravasamento dos fluidos combustíveis, contaminando todo o meio natural circundante, podendo provocar mortandade de plantas e animais.

Além disso, durante o cometimento dos crimes de subtração de combustíveis em condutos e depósitos, principalmente quando se utilizam instrumentos de perfuração ou corte, são produzidas fagulhas que podem provocar a combustão do material, gerando perigo incalculável para a integridade física dos indivíduos que estejam nas imediações do local.

O projeto, adequadamente, não se esquivava de tratar do crime de receptação dos objetos materiais citados. Com efeito, pune-se na mesma medida tanto o agente que furta quanto aquele que “adquire, recebe, transporte, conduz ou oculta, em proveito próprio ou alheio” o objeto do furto, ou influi para que terceiro, de boa-fé o adquira, receba ou oculte, nos termos do art. 180 do Código Penal.

Com relação à severidade das penas propostas, consideramos que ela é proporcional, pois o bem jurídico protegido transborda unicamente da questão patrimonial, conforme já discutido.

Salienta-se que os furtos e receptação de petróleo e derivados são de grande impacto para economia, uma vez que quando acontecem são grandes volumes furtados. A exemplo disso, está o roubo na região do Amazonas em agosto deste ano. Em apenas um final de semana do referido



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Alessandro Vieira

mês, duas empresas da região tiveram 350 mil litros de combustível roubados na região. O primeiro furto registrado, de 150 mil litros (diesel e gasolina) e o segundo, de 200 mil litros. Os prejuízos estimados são de aproximadamente R\$1,5 milhão (Instituto Combustível Legal, 2023)³.

Percebemos que a proposição original deixa de citar diversos outros combustíveis. Quando se fala em gás natural, por exemplo, pode-se excluir outros hidrocarbonetos de cadeia mais longa, com mais de quatro carbonos em sua composição⁴, o que pode gerar desproteção indevida a outros combustíveis gasosos que não o gás natural em si.

Ademais, a opção pelo termo “líquidos” em “demais combustíveis líquidos carburantes”, exclui do âmbito de proteção da norma “demais combustíveis” fluidos (que engloba o estado líquido e o gasoso). Também se exclui da proteção da norma determinados “combustíveis verdes”, como os biocombustíveis oriundos da mamona e o hidrogênio verde. Este último caso, mesmo com a alteração proposta pela emenda, não estaria abarcado pelos tipos penais propostos, pois (i) não é um combustível derivado de petróleo nem de álcool etílico; (ii) não é um hidrocarboneto; e (iii) não é um biocombustível, enquadrando-se na verdade como um “fluido combustível” (H₂ no estado gasoso, podendo ser derivado por exemplo da eletrólise da água).

Nesse ponto, ainda que os objetivos do Direito Penal devam ser lidos com base nos princípios da fragmentariedade e da subsidiariedade, ele deve se adequar ao desenvolvimento atual da sociedade – bem como ser prospectivo, sem que haja necessidade de atualizações legislativas constantes. A opção pelo termo “demais combustíveis fluidos carburantes, inclusive biocombustíveis”, por exemplo, seria mais adequada pois

³<https://institutocombustivellegal.org.br/operacao-prende-suspeitos-de-pirataria-nos-rios-da-regiao-de-itacoatiara-no-amazonas/>

⁴ Disponível em <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/producao-de-derivados-de-petroleo-e-processamento-de-gas-natural/processamento-de-gas-natural#:~:text=G%C3%A1s%20natural%20%C3%A9%20uma%20subst%C3%A2ncia,com%20teores%20abaixo%20de%202%25..> Acesso em 13 de junho de 2023.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Alessandro Vieira

englobaria objetos materiais semelhantes e que, pela redação proposta, não estariam protegidos penalmente. Por esse motivo, é proposta uma emenda substitutiva ao projeto, englobando as alterações propostas por este Relatório e pela Emenda 1-T, conforme discutido a seguir.

No que tange à emenda proposta, consideramos que ela é compatível – material e formalmente – com o referido projeto, além de criar uma distinção razoável e proporcional quando a subtração dos objetos materiais discutidos ocorrer mediante violência ou grave ameaça.

De fato, se não fosse inserida a causa de aumento de pena sugerida pela emenda, no inciso VIII do § 2º do art. 157 do Código Penal, haveria a possibilidade de que um crime de furto de combustíveis fosse apenado da mesma forma que um crime de roubo do mesmo objeto material, desde que não fosse empregado qualquer tipo de arma. Isso não nos parece adequado.

Em última análise, a erradicação do furto e da receptação de petróleo no Brasil é um desafio complexo, que demanda a cooperação de diversos setores da sociedade. A implementação de estratégias eficazes e o fortalecimento das políticas públicas são fundamentais para proteger os recursos naturais e econômicos do país e garantir um futuro sustentável para as gerações vindouras.

Assim, consideramos adequada a previsão normativa contida na emenda, de inaugurar uma causa de aumento de pena para o crime de roubo que contemple os objetos materiais do presente projeto, a fim de que seja criada uma distinção razoável e proporcional entre as condutas de furto, receptação e roubo, considerando o grau de potencialidade lesiva para os sujeitos passivos em cada um dos delitos.

Além disso, a Emenda 1-T enumera outras espécies de armazenamento do objeto material dos delitos. Optamos por substituir o rol



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alessandro Vieira

exemplificativo por um genérico – “tanques de armazenamento” –, que contemplaria qualquer tipo de recipiente adequado, de volume considerável, tais como aqueles contidos em “unidades produtoras”, “vagões de ferrovias”, “caminhões-tanque” e “embarcações”, como pretende a emenda. De qualquer modo, havendo dúvida interpretativa futura na jurisprudência, este relatório servirá como fonte do Direito para excluir do âmbito de aplicação da norma penal os tanques de combustível de pequeno volume, como aqueles contidos em automóveis, pois entendemos, salvo melhor juízo, que a teleologia do projeto não abarcaria esse tipo de armazenamento.

III – VOTO

Por todo o exposto, o voto é pela **aprovação** do presente projeto e acolhimento da Emenda 1-T, nos termos da seguinte emenda substitutiva:

EMENDA Nº - CI
(ao PL nº 828, de 2022)

Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei nº 828, de 2022, a seguinte redação:

“**Art. 1º** Os arts. 155, 157 e 180 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal –, passam a vigor com as seguintes redações:

“**Art. 155.**

§ 8º A pena é de reclusão, de 4 (quatro) a 10 (dez) anos, e multa, se a subtração for de petróleo ou seus derivados, gás natural ou suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante ou demais combustíveis fluidos carburantes, inclusive biocombustíveis, contidos em



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alessandro Vieira

tanques de armazenamento ou em dutos de escoamento.”
(NR)

“Art. 157.

.....

§ 2º
.....

VIII – se a subtração for de petróleo ou seus derivados, gás natural ou suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante ou demais combustíveis fluidos carburantes, inclusive biocombustíveis, contidos em tanques de armazenamento ou em dutos de escoamento.

.....” (NR)

“Art. 180.
.....

§ 1º-A. A pena é de reclusão, de 4 (quatro) a 10 (dez) anos, e multa, se o produto do crime for petróleo ou seus derivados, gás natural ou suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante ou demais combustíveis fluidos carburantes, inclusive biocombustíveis, subtraídos de tanques de armazenamento ou de dutos de escoamento.

.....” (NR)

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 828, DE 2022

Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, para aumentar as penas previstas para o furto e receptação de petróleo ou seus derivados, gás natural ou suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante ou demais combustíveis líquidos carburantes.

AUTORIA: Senador Flávio Bolsonaro (PL/RJ)



[Página da matéria](#)



PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, para aumentar as penas previstas para o furto e receptação de petróleo ou seus derivados, gás natural ou suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante ou demais combustíveis líquidos carburantes.



SF/22285.56500-85

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 155 e 180 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, passam a vigor com a seguinte redação:

“**Art. 155.**

.....

§ 8º A pena é de reclusão, de 4 (quatro) a 10 (dez) anos, e multa, se a subtração for de petróleo ou seus derivados, gás natural ou suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante ou demais combustíveis líquidos carburantes, contidos em tanques de armazenamento ou em dutos de escoamento.” (NR)

“**Art. 180.**

.....

§ 1º-A. A pena é de reclusão, de 4 (quatro) a 10 (dez) anos, e multa, se o produto do crime for petróleo ou seus derivados, gás natural ou suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante ou demais combustíveis líquidos carburantes, subtraídos de tanques de armazenamento ou dutos de escoamento.

.....” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

São frequentes os furtos de petróleo e derivados que escoam em dutos. Para ocorrer a subtração, o agente tem que perfurar os dutos, o que acarreta grave perigo de acidente, que podem atingir até mesmo pessoas que habitam nas proximidades. Isso sem falar no dano causado ao meio ambiente.

Então diante da alta nocividade da conduta, propomos alterar o art. 155 do Código Penal (CP) para estabelecer a pena de reclusão, de 4 (quatro) a 10 (dez) anos, e multa, se a subtração for de petróleo ou seus derivados, gás natural ou suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante ou demais combustíveis líquidos carburantes, contidos em tanques de armazenamento ou em dutos de escoamento.

Além disso, propomos que a receptação do produto desse crime seja punida também, reclusão, de 4 (quatro) a 10 (dez) anos, e multa, nos termos da alteração que fazemos no art. 180 do CP.

As modificações propostas, do nosso ponto de vista, aperfeiçoam a legislação, prevendo resposta penal mais severa para essa conduta indiscutivelmente grave, razão pela qual pedimos que os ilustres Parlamentares votem pela aprovação deste projeto.

Sala das Sessões,

Senador FLÁVIO BOLSONARO



LEGISLAÇÃO CITADA

- Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de Dezembro de 1940 - Código Penal - 2848/40
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto.lei:1940;2848>

- art155

- art180



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

PROJETO DE LEI Nº 828, DE 2022

Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, para aumentar as penas previstas para o furto e receptação de petróleo ou seus derivados, gás natural ou suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante ou demais combustíveis líquidos carburantes

EMENDA MODIFICATIVA/ADITIVA - CI

O projeto de lei 828, DE 2022, passa a tramitar com a seguinte redação:

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 155, 157 e 180 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, passam a vigor com a seguinte redação:

“Art. 155

.....



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

§ 8º A pena é de reclusão, de 4 (quatro) a 10 (dez) anos, e multa, se a subtração for de petróleo ou seus derivados, incluindo lubrificantes, gás natural ou suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante ou demais combustíveis líquidos carburantes, e demais biocombustíveis contidos em unidades produtoras, tanques de armazenamento de bases e terminais terrestres e aquaviários, em dutos, vagões de ferrovias, caminhões-tanques, embarcações.” (NR)

“Art. 157

.....

§ 2º -

.....

VIII - se a subtração for de petróleo ou seus derivados, incluindo lubrificantes, gás natural ou suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante ou demais combustíveis líquidos carburantes, e demais biocombustíveis contidos em unidades produtoras, tanques de armazenamento de bases e terminais terrestres e aquaviários, em dutos, vagões de ferrovias, caminhões-tanques, embarcações.

“Art. 180

.....

§ 1º-A. A pena é de reclusão, de 4 (quatro) a 10 (dez) anos, e multa, se o produto do crime for petróleo ou seus derivados, incluindo lubrificantes, gás natural ou suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante ou demais combustíveis líquidos carburantes, e demais biocombustíveis subtraídos de unidades de produtoras, tanques de armazenamento de bases e terminais terrestres e aquaviários, dutos, vagões de ferrovias, caminhões-tanques, embarcações. ” (NR)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

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

JUSTIFICAÇÃO

Nos últimos anos, organizações ilícitas têm prosperado à margem da lei, transformando o comércio irregular de combustíveis e lubrificantes em uma atividade altamente lucrativa. A prática engloba desde o roubo e receptação de cargas nas instalações e/ou no transporte, seja aquaviário, rodoviário ou ferroviário, além dos furtos em dutos até a adulteração de produtos, sonegação tributária, entre outras práticas que prejudicam o consumidor final e a sociedade.

O tráfico ilegal de petróleo e derivados está na quarta posição entre as atividades ilegais mais rentáveis no mundo, dado apresentado pela *Global Financial Integrity* - entidade internacional que promove pesquisas sobre fluxos financeiros ilícitos. Sendo notório que tal prática ilícita vem crescendo no Brasil, desde 2011.

As chamadas derivações clandestinas - trepanação em dutos e interligação com estruturas ilícitas de refino e armazenamento - constituem grave risco de vazamentos, incêndios e explosões, expondo comunidades inteiras situadas em suas proximidades. Igualmente grave são os crimes de roubo ou receptação/transporte/comercialização de petróleo, combustíveis, biocombustíveis, lubrificantes e demais derivados oriundos de roubo nas instalações produtoras e nas bases e terminais ou no transporte seja aquaviário, rodoviário ou ferroviário. Essas práticas acabam por dar sustentação ao ilícito, além de causar evasão fiscal e disponibilizar ao consumidor um produto sem a qualidade necessária exigida pelos órgãos reguladores.

Vale destacar ainda, os problemas de navegabilidade e falta de segurança nas hidrovias da região Norte do país, que propiciam a atuação de quadrilhas especializadas no roubo de combustíveis - com assaltos e violência física aos tripulantes das embarcações - e posterior desvio destes produtos para operações de garimpo e para o comércio irregular. Extrapolando para outros setores, estima-se um montante de R\$ 100 milhões/ano com o roubo de combustíveis e outras cargas na região.

A criação desse marco legal específico vem em momento crucial e traz alterações significativas para enquadrar e qualificar as circunstâncias desses crimes, intensificando os agravantes e as penas aplicadas, atualmente brandas.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

Importante ressaltar que o mérito da questão vai além da perda financeira e patrimonial com o roubo/furto dos produtos, envolvendo, primordialmente, riscos à vida, ao meio ambiente e à segurança energética do país, pontos que merecem extrema atenção dos órgãos do Executivo e do Congresso Nacional.

A mobilização do governo, sociedade civil e empresas do setor na busca por soluções integradas é fundamental para conter a escalada e o financiamento do crime organizado e minimizar os riscos à sociedade.

As alterações propostas nesta emenda, tenho certeza, ampliam e se somam a brilhante iniciativa do senador Flávio Bolsonaro.

Sala das Sessões, em 4 de maio 2023

Senador LUIS CARLOS HEINZE
Progressistas/RS

CSC

5

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 2.196, de 2022 (PL nº 5893/2009), da Presidência da República, que *inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, a rodovia de ligação BR-478.*

Relator: Senador **BETO FARO**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura, o Projeto de Lei nº 2.196, de 2022 (PL nº 5.893, de 2009, na Câmara dos Deputados), de iniciativa da Presidência da República, que altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir a Rodovia de Ligação BR-478.

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

A matéria foi tramitada tão somente a esta Comissão em decisão terminativa.

A proposição não foi objeto de emendas nesta Casa.

II – ANÁLISE

Muito embora, no mérito, o projeto se apresente relevante por pretender permitir que a Polícia Rodoviária Federal fiscalize o acesso à Penitenciária Federal de Catanduvas, cuja administração é exercida pela União,

é forçoso reconhecer que o Projeto de Lei nº 2.196, de 2022, perdeu sua oportunidade, pois pretende alterar uma lei que não mais existe no ordenamento jurídico vigente e, portanto, deve ser considerado prejudicado.

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.

Sendo assim, nos termos do art. 41-A da Lei nº 12.379, de 2011, inserido pela Lei nº 14.273, de 2021, a Relação Descritiva dos Subsistemas Rodoviário, Ferroviário e Aquaviário do Sistema Nacional de Viação foi estabelecida pela Portaria nº 1.429, de 21 de outubro de 2022, do Ministério da Infraestrutura e suas futuras atualizações serão feitas tão somente pelo Poder Executivo.

III – VOTO

Em vista do exposto, nos termos do Art. 133, inciso V, alínea “d,” combinado com o art. 334, inciso I, ambos do Regimento Interno do Senado Federal, o voto é pela declaração de **prejudicialidade** do Projeto de Lei nº 2.196, de 2022.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, a rodovia de ligação BR-478.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica incluída no item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, a rodovia de ligação BR-478, com a seguinte descrição:

“ANEXO

.....

2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
478	Entroncamento com a BR-277/PR - Três Barras do Paraná.	PR	45,77	-	-

.....”

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 30 de abril de 2021.

ARTHUR LIRA
Presidente



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 64/2021/PS-GSE

Brasília, 30 de abril de 2021.

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 5.893, de 2009, da Câmara dos Deputados, que “Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, a rodovia de ligação BR-478”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR
Primeiro-Secretário



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Bivar
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214369753700>





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 2196, DE 2022

(nº 5.893/2009, na Câmara dos Deputados)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, a rodovia de ligação BR-478.

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=684298&filename=PL-5893-2009



Página da matéria

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 5.917, de 10 de Setembro de 1973 - Lei do Plano Nacional de Viação; Lei do PNV - 5917/73

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

6



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Eduardo Gomes

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 2.631, de 2022, do Senador Flávio Arns, que *altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, para autorizar destinação de percentual de receitas de portos para compensação de Municípios afetados por atividades portuárias.*

Relator: Senador **EDUARDO GOMES**

I – RELATÓRIO

Passamos a analisar o Projeto de Lei (PL) nº 2.631, de 2022, do Senador Flávio Arns, que “altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, para autorizar destinação de percentual de receitas de portos para compensação de Municípios afetados por atividades portuárias”. A referida Lei “autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais”.

A matéria possui dois artigos. O primeiro deles altera a citada Lei nº 9.277, de 1996, para destinar até 1,5% da receita auferida nos portos objeto de delegação por parte da União para fins de compensação dos municípios afetados pela atividade portuária. O segundo é a cláusula de vigência imediata.

A justificação apresentada assevera que “a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996 [...] restringe, em seu art. 3º, §2º, a aplicação das receitas portuárias no âmbito da localidade dos portos, impedindo a aplicação de recursos para compensação de territórios vizinhos afetados” e que é necessário “corrigir essa omissão normativa e combater uma grave injustiça social”, promovendo a “redução dos impactos negativos causados à sociedade, notadamente em municípios próximos aos portos”.

Após análise desta Comissão, a matéria seguirá para a Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), à qual caberá decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Eduardo Gomes

II – ANÁLISE

Compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura avaliar o mérito de matérias concernentes ao transporte aquaviário, como é o caso do PL em análise. Os aspectos formais serão oportunamente tratados na CAE.

Embora a redução de custos logísticos deva ser uma meta a ser perseguida em um país de dimensões continentais, como é o caso do Brasil, essa redução não pode se dar pela externalização de custos do sistema portuário.

A proposição tem a finalidade de estabelecer medida que mitigue os impactos negativos que a atividade portuária possa acarretar nas populações das cidades próximas aos portos. O autor da proposta, na justificção do projeto, cita o exemplo da atividade portuária do Paraná, que afeta não somente as cidades de Paranaguá e Antonina, onde estão localizados os portos, mas também as populações dos outros municípios do litoral paranaense (Guaraqueçaba, Guaratuba, Matinhos, Morretes e Pontal do Paraná).

Para resolver esse problema, a medida em exame permitirá que os estados obtenham recursos para compensação, mediante uma pequena parcela da receita portuária, de modo que, de acordo com as especificidades regionais e locais, tais recursos sejam usados para fomentar a economia dos municípios negativamente impactados pelas atividades portuárias.

A necessidade da aprovação do presente projeto emerge do fato de que, para que a criação de tais fundos estaduais possa ser implementada na prática, há necessidade de alteração legislativa da lei federal regente. De fato, a Lei 9.277, de 1996, em seu art. 3º, §2º, restringe geograficamente a aplicação da receita portuária somente ao próprio porto. Com a aprovação da proposição, as cidades próximas aos portos poderão ser devidamente compensadas mediante realização de investimentos públicos para atenuar os impactos negativos que a atividade portuária lhes inflige.

A medida ora em apreço, inclusive, vai ao encontro dos objetivos sociais e ambientais dos portos brasileiros, os quais possuem, de um modo geral, preocupação em garantir uma nova ética de desenvolvimento sustentável, para gerar um crescimento econômico virtuoso baseado não apenas na geração de empregos e acréscimo de renda das pessoas, mas também na redução dos impactos negativos causados à sociedade pelas atividades econômicas.

Por fim, quanto à técnica legislativa, temos a observar que a permissão concedida no § 3º proposto colide com a atual proibição do § 2º, que precisaria, por isso, ter sua redação também adequada. Também é necessário substituir o verbo “deverá” por “poderá”, e explicitar que a cobrança e distribuição da compensação não serão impostas pela União aos estados – o que poderia ferir o princípio da autonomia federativa –, mas, sim, previstas em forma de uma



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Eduardo Gomes

faculdade legal, a ser exercida mediante decisão discricionária do ente delegatário, de acordo com suas necessidades e particularidades regionais.

III – VOTO

Em função do exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 2.631, de 2022, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº - CI

Dê-se, no PL nº 2.631, de 2022, a seguinte redação ao texto proposto para o art. 3º da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996:

“Art. 3º

.....

§ 2º Com exceção do disposto no § 3º, a receita auferida na forma do § 1º será aplicada em obras complementares, no melhoramento, na ampliação de capacidade, na conservação e na sinalização da rodovia em que for cobrada e nos trechos rodoviários que lhe dão acesso ou nos portos que lhe derem origem.

§ 3º No caso dos portos delegados a Estados, estes poderão cobrar até 1,5% da receita auferida no objeto da delegação para fins de compensação de municípios afetados pela atividade portuária.

§ 4º A cobrança de que trata o § 3º se iniciará após ser instituída por lei estadual do ente delegatário, que indicará os usos para os recursos e seus critérios de distribuição” (NR)

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 2631, DE 2022

Altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, para autorizar destinação de percentual de receitas de portos para compensação de Municípios afetados por atividades portuárias.

AUTORIA: Senador Flávio Arns (PODEMOS/PR)



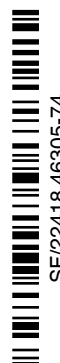
[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador FLÁVIO ARNS

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

Altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, para autorizar destinação de percentual de receitas de portos para compensação de Municípios afetados por atividades portuárias.



SF/22418.46305-74

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 3º da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, passa a vigorar acrescido do seguinte §3º:

“**Art. 3º**

.....
§ 3º Deverá ser destinado até 1,5% da receita auferida nos portos objeto de delegação, nos termos desta Lei, para fins de compensação dos Municípios afetados pela atividade portuária. ”
(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Os portos brasileiros possuem, de um modo geral, preocupação em garantir uma nova ética de desenvolvimento sustentável, cuja finalidade é proporcionar um crescimento econômico virtuoso baseado não apenas na geração de empregos e acréscimo de renda das pessoas, mas também na redução dos impactos negativos causados à sociedade, notadamente em municípios próximos aos portos.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador FLÁVIO ARNS

Cite-se, como exemplo, o caso do Porto de Paranaguá, situado no Estado do Paraná, que vem crescendo vertiginosamente e é considerado o maior porto graneleiro da América Latina, movimentando, em 2018, 53 milhões de toneladas de carga. Em que pese a inegável importância de referido porto para a economia regional e nacional, é necessário considerar os impactos negativos decorrentes da vultosa atividade portuária nas populações das cidades próximas.

Com efeito, a atividade portuária, no caso do Paraná, não afeta somente as cidades de Paranaguá e Antonina – onde localizados os portos, mas todos os municípios do litoral paraense. De fato, a reduzida extensão daquele litoral, cujos 98 quilômetros representam apenas 1,3% da extensão do litoral brasileiro, sendo, pois, o 2º menor do País, faz com que todos os sete municípios que compõem o litoral daquele Estado sejam fortemente impactados pela atividade portuária (Antonina, Guaraqueçaba, Guaratuba, Matinhos, Morretes, Paranaguá e Pontal do Paraná).

Essa situação é agravada pelo fato de que a atual legislação impede que a receita de portos delegados seja utilizada para compensação de prejuízos sofridos por cidades próximas às atividades portuárias.

Isso porque a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996 - que autoriza a União a delegar aos demais entes federativos a administração e exploração de rodovias e portos federais - restringe, em seu art. 3º, §2º, a aplicação das receitas portuárias no âmbito da localidade dos portos, impedindo a aplicação de recursos para compensação de territórios vizinhos afetados.

Portanto, a presente proposição visa a corrigir essa omissão normativa e combater uma grave injustiça social, ao inserir um dispositivo naquele diploma legal para autorizar a destinação de até 1,5% da receita auferida nos portos delegados para fins de compensação dos Municípios impactados pela atividade portuária.

Com isso, os portos brasileiros poderão dar cumprimento aos seus objetivos de desenvolvimento econômico sustentável, pautados no compromisso com a sociedade e com as futuras gerações.



SF/22418.46305-74



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador FLÁVIO ARNS

Portanto, em face das razões e fundamentos aqui expostos, submetemos o presente projeto à apreciação dos pares, contando com o imprescindível apoio, para que desta iniciativa, uma vez convertida em Lei, decorram melhores condições para um desenvolvimento econômico sustentável na atividade portuária brasileira.

Sala das Sessões,

Senador **FLÁVIO ARNS**
(PODEMOS-PR)



SF/22418.46305-74

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 9.277, de 10 de Maio de 1996 - LEI-9277-1996-05-10 - 9277/96

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1996;9277>

- art3

7



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Moraes

PARECER Nº , DE 2024

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

Relator: Senador **WILDER MORAIS**

I – RELATÓRIO

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

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

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

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



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Moraes

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

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

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

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

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

II – ANÁLISE

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

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

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

**Senado Federal**

Gabinete do Senador Wilder Moraes

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

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

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

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

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

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

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



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Moraes

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

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

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

III – VOTO

Portanto, opinamos pela *aprovação* do PL nº 1.533, de 2023, com Emenda nº 1-CRA.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 20/2023/PS-GSE

Brasília, 29 de março de 2023.

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

Assunto: **Envio de proposição para apreciação**

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 7.392, de 2017, da Câmara dos Deputados, que “Altera o art. 98 da Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, para dispor sobre o uso das faixas de domínio ao longo das rodovias”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR
Primeiro-Secretário

Apresentação: 29/03/2023 17:03:58.050 - Mesa

DOC n.183/2023



* C D 2 3 0 8 2 7 7 1 9 3 0 0 *

LexEdit



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 1533, DE 2023

(nº 7.392/2017, na Câmara dos Deputados)

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

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

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

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1544680&filename=PL-7392-2017



[Página da matéria](#)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

§ 1º

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

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

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

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de março de 2023.

ARTHUR LIRA
Presidente

LEGISLAÇÃO CITADA

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



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 21, DE 2023

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

PRESIDENTE: Senador Alan Rick

RELATOR: Senador Wilder Moraes

04 de outubro de 2023





Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Moraes

PARECER Nº , DE 2023

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

Relator: Senador **WILDER MORAIS**

I – RELATÓRIO

Sob exame na Comissão de Agricultura e Reforma Agrária (CRA) do Senado Federal o Projeto de Lei (PL) nº 1.533, de 2023 (PL nº 7.392, de 2017, na Casa de Origem), do Deputado MISAEL VARELLA, que *altera o art. 98 da Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, para dispor sobre o uso das faixas de domínio ao longo das rodovias.*

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

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

O Autor do Projeto de Lei alegou que não ocorre, de forma disseminada, o cultivo de essências florestais nas faixas de domínio das rodovias, por questões de segurança, mesmo com autorização expressa pela Lei nº 8.171, de 1991.

**Senado Federal**

Gabinete do Senador Wilder Moraes

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

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

Não foram apresentadas emendas à matéria até o presente momento.

II – ANÁLISE

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

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

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

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



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Moraes

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

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

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

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

III – VOTO

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

EMENDA Nº – CRA

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

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



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Moraes

.....” (NR)

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



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

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

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

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

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

Não Membros Presentes

CARLOS VIANA
ZENAIDE MAIA
PAULO PAIM

DECISÃO DA COMISSÃO**(PL 1533/2023)**

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

04 de outubro de 2023

Senador ALAN RICK

Presidente da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária

8

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 3.787, de 2023, do Senador Wilder Moraes, que *altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para tornar expressa a possibilidade de aplicação da receita arrecadada com multas de trânsito nas despesas que especifica.*

Relator: Senador **BETO FARO**

I – RELATÓRIO

De iniciativa do Senador Wilder Moraes, o projeto sob exame pretende modificar o Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997) para determinar que os órgãos executivos de trânsito dos estados, do Distrito Federal e da União deverão aplicar em despesas com engenharia de campo pelo menos 50% do valor arrecadado com multas de trânsito.

O PL define que se incluem entre as despesas com engenharia de campo, na forma regulamentada pelo Contran, a execução de serviços de pavimentação, recapeamento, tapa-buracos e recomposição de pista e acostamentos, a implantação e adequação de calçadas, passarelas, ciclovias e ciclofaixas, bem como outros serviços de restauração ou manutenção de vias e rodovias.

A Lei advinda entraria em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos financeiros a partir do primeiro dia do segundo exercício financeiro subsequente ao de sua publicação.

A redação vigente do art. 320 do CTB estabelece que a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada,

exclusivamente, em sinalização, em engenharia de tráfego, em engenharia de campo, em policiamento, em fiscalização, em renovação de frota circulante e em educação de trânsito.

Para o autor da proposição, a redação do dispositivo citado traz insegurança aos órgãos gestores desses recursos quanto à regularidade da aplicação dos valores arrecadados com multas de trânsito em intervenções com o objetivo de melhorar a segurança das vias. Por isso, é comum haver pavimentos esburacados e desgastados com sinalização nova – às vezes, até mesmo alertando sobre a condição perigosa em que se encontram –, sem que os defeitos da pista sejam corrigidos.

A despeito de reconhecer que a Resolução nº 638, de 30 de novembro de 2016, do Contran, contém o detalhamento das hipóteses de aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, o autor considera prudente trazer para o texto da lei a autorização expressa para aplicação dos recursos nessas ações.

Ademais, o autor julga também pertinente garantir que haja recursos para a realização desses serviços. Para tanto, foi proposto que pelo menos cinquenta por cento dos recursos arrecadados pelos órgãos executivos de trânsito sejam aplicados em despesas com engenharia de campo.

A matéria foi distribuída a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) e à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), à qual caberá a decisão terminativa. A proposição não recebeu emendas.

II – ANÁLISE

Compete à CI, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, opinar sobre os transportes terrestres, como é o caso do PL ora em análise. Aspectos formais e legais do PL deverão ser examinados na CCJ, quando a matéria será apreciada em caráter terminativo.

Inicialmente destacamos que a Resolução nº 638, de 2016, foi revogada e os temas nela tratados passaram a ser regulados pela Resolução nº 875, de 2021.

Quanto ao mérito da proposição, a despeito da pretensão de trazer segurança aos gestores públicos quanto à regularidade de aplicação dos recursos resultantes das multas, ao inserir no texto do CTB apenas parte dos serviços constantes da Resolução nº 875, de 2021, pode acontecer exatamente o contrário. Do nosso ponto de vista, haveria a possibilidade de se interpretar que apenas os serviços constantes do texto do CTB é que seriam autorizados e que os demais serviços constantes da resolução extrapolariam a previsão legal.

Dessa forma, ao contrário do que se pretende com a proposição, o texto proposto pelo autor poderia trazer mais insegurança ao gestor quanto à regularidade da aplicação dos recursos arrecadados com multas de trânsito.

Assim, entendemos que a competência de estabelecer os serviços com os quais podem ser aplicados recursos de multas deve permanecer com o Contran.

Finalmente, embora consideremos que grande parte das vias brasileiras estejam com o pavimento degradado e que requeiram outras ações para dar segurança e melhores condições, entendemos que, considerando que a escassez dos recursos, cada ente da federação tem mais capacidade de definir onde aplicá-los, pois conhece melhor sua própria realidade. Por isso, consideramos que não deva ser estabelecida a obrigatoriedade de destinação de 50% dos recursos de multa para a engenharia de campo.

III – VOTO

Com essas considerações, somos pela **rejeição** do Projeto de Lei do Senado nº 3.787, de 2023.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 3787, DE 2023

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para tornar expressa a possibilidade de aplicação da receita arrecadada com multas de trânsito nas despesas que especifica.

AUTORIA: Senador Wilder Morais (PL/GO)



[Página da matéria](#)



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Moraes

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o *Código de Trânsito Brasileiro*, para tornar expressa a possibilidade de aplicação da receita arrecadada com multas de trânsito nas despesas que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

“**Art. 320.**

.....

§ 4º Os órgãos executivos de trânsito dos estados e da União deverão aplicar em despesas com engenharia de campo pelo menos 50% do valor arrecadado com multas de trânsito.

§ 5º Incluem-se entre as despesas com engenharia de campo, na forma regulamentada pelo Contran, a execução de serviços de pavimentação, recapeamento, tapa-buracos e recomposição de pista e acostamentos, a implantação e adequação de calçadas, passarelas, ciclovias e ciclofaixas, bem como outros serviços de restauração ou manutenção de vias e rodovias.” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos financeiros a partir do primeiro dia do segundo exercício financeiro subsequente ao de sua publicação.



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Moraes

JUSTIFICAÇÃO

O art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) determina que a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito deve ser aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, engenharia de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

A redação do dispositivo citado traz insegurança aos órgãos gestores desses recursos quanto à regularidade da aplicação dos valores arrecadados com multas de trânsito em intervenções com o objetivo de melhorar a segurança das vias. Por isso, é comum haver pavimentos esburacados e desgastados com sinalização nova – às vezes, até mesmo alertando sobre a condição perigosa em que se encontram –, sem que os defeitos da pista sejam corrigidos.

A Resolução nº 638, de 30 de novembro de 2016, do Contran contém o detalhamento das hipóteses de aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, para que não reste dúvida acerca da regularidade da destinação desses recursos para a execução de serviços de pavimentação, recapeamento, tapa-buracos e recomposição de pista e acostamentos, bem como para a implantação e adequação de calçadas. Ainda assim, parece-nos prudente trazer para o texto da lei a autorização expressa para aplicação dos recursos nessas ações.

Ademais, julgamos também pertinente garantir que haja recursos para a realização desses serviços. Para tanto, estamos propondo que pelo menos cinquenta por cento dos recursos arrecadados pelos órgãos executivos de trânsito sejam aplicados em despesas com engenharia de campo.

Por essas razões, esperamos contar com o apoio dos nobres pares para a aprovação do projeto que ora apresentamos.

Sala das Sessões,



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Moraes

Senador WILDER MORAIS

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>
- art320

9



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alessandro Vieira

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 193, de 2020, da Senadora Kátia Abreu, que *susta, nos termos do inciso V do art. 49 da Constituição Federal, a alínea “a” do inciso III do art. 5º e o § 1º do art. 9º da Resolução Antaq n.º 1 de 2015 para afastar os requisitos para afretamento de embarcações estrangeiras no país, que extrapolam os limites estabelecidos pelo legislador na Lei 9.342/1997.*

Relator: Senador **ALESSANDRO VIEIRA**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura o Projeto de Decreto Legislativo (PDL) nº 193, de 2020, da Senadora Kátia Abreu.

Constituído de dois artigos, o art. 1º susta, nos termos do inciso V do art. 49 da Constituição Federal, a alínea “a” do inciso III do art. 5º e o § 1º do art. 9º da Resolução Antaq nº 1 de 2015, para afastar os requisitos para afretamento de embarcações estrangeiras no país que extrapolam os limites estabelecidos pelo legislador na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

O art. 2º estabelece a vigência do Decreto Legislativo na data da sua publicação.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Alessandro Vieira

A matéria foi distribuída para análise pela Comissão de Serviços de Infraestrutura e posteriormente pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ).

A autora argumenta que, em consonância com o art. 178 da Constituição Federal de 1988, a atuação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), criada pela Lei nº 10.233, de 2001, é limitada pelos princípios e diretrizes estabelecidos pela legislação específica, qual seja, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que organiza o transporte aquaviário no Brasil.

Explica que a Lei nº 9.432, de 1997 autoriza o afretamento de embarcações estrangeiras, desde que preenchidos os requisitos dispostos no citado dispositivo.

Nesse sentido, cabe à ANTAQ conceder autorização para o afretamento de embarcações estrangeiras, sempre de acordo com a Lei nº 9.432, de 1997. Aponta ainda a autora que é o que prevê o inciso XXIV do art. 27 da Lei n.º 10.233, de 5 de junho de 2001, que criou a referida autarquia que estabelece que cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação, *autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.*

A resolução normativa da ANTAQ nº 1, de 2015, em seu art. 5º, inciso III, alínea “a”, contudo, no entendimento da autora do PDL ofendeu o que está disposto na Lei nº 9.432, de 1997, eis que estabeleceu requisitos que extrapolaram os limites impostos pelo legislador, quais sejam:

i) restringiu a autorização ao quádruplo da tonelage de porte bruto, tomando como referência as embarcações de registro brasileiro em operação comercial pela empresa afretadora; e



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Alessandro Vieira

(ii) exigiu que a empresa afretadora seja proprietária de ao menos uma embarcação de tipo semelhante a pretendida.

Lembra a autora do PDL que a autarquia federal não se limitou a regular – dentro dos limites legais previamente estabelecidos – as hipóteses de afretamento de embarcações estrangeiras. Em verdade, a agência inovou o ordenamento jurídico, sem que tivesse competência para tal, em manifesta violação ao princípio da reserva legal.

A justificação do PDL segue apresentando os argumentos do princípio Constitucional da reserva legal, entendimento firmado pelo Supremo Tribunal Federal e pela doutrina pátria.

Registra que ao apreciar a representação nº 003.667/2018-9, o Tribunal de Contas concedeu medida cautelar para sustar os efeitos da alínea “a” do inciso III do art. 5º da Resolução ANTAQ nº 01, de 2015. A Corte entendeu que a agência reguladora extrapolou os limites de seu poder regulamentar. Acrescenta a autora que este do TCU também se aplica ao § 1º do art. 9º desta mesma normativa.

Assim, entende a autora que é incontestável que a Resolução ANTAQ nº 01/2015, não só violou a Lei nº 9.432/97 e a Constituição da República, como também atentou contra a livre concorrência, consagrada no art. 170 da CR/88. Destarte, imperioso que este Congresso Nacional suste a referida normativa, em atenção ao art. 49, inciso V, da CF/88.

II – ANÁLISE

A proposição está em análise pela Comissão de Serviços de Infraestrutura, uma vez que, nos termos do art. 104, incisos I e II do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete a essa Comissão opinar sobre matérias pertinentes a transporte de terra, mar e ar e assuntos correlatos.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Alessandro Vieira

Quanto ao mérito do PDL, de fato, a Resolução nº 1, de 2015 inovou o ordenamento jurídico ao exigir requisitos não previstos em lei e, portanto, exorbitou o seu poder regulamentar.

A justificação do PDL cita o acórdão do TCU que entendeu pela extrapolação pela Agência dos limites de seu poder regulamentar. Observa-se que no teor do processo são citadas as justificativas da ANTAQ de que o intuito da norma teria sido proteger a frota nacional, ao impedir que empresas com frota mínima, e sem interesse por investir em embarcações de bandeira brasileira, conseguissem afretar sem limitações, porque isso poderia resultar em distorção no mercado.

A Agência defende ainda ter atuado no campo de sua discricionariedade técnica, que busca de satisfação simultânea de todas as condições que levam à prestação de um serviço público adequado, por envolver numerosas, complexas e dinâmicas variáveis, de caráter técnico e específico, e, no mais das vezes, envolvendo interesses antagônicos. Tarefa essa que envolve minúcias que não podem ser alcançadas pela lei.

Ocorre que tais argumentos apresentados pela ANTAQ não se aplicam ao caso, uma vez que a Lei nº 9.432, de 1997, trata das situações em que podem ou não ser utilizadas embarcações estrangeiras, e o legislador especificou limitações de números de embarcações, tonelagem ou arqueação, quando entendeu necessário. A referida resolução da ANTAQ cria uma limitação em adição às situações previstas na lei e, limitação essa, que não se trata de mero detalhamento de comando da lei.

Ademais, a Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, conhecida como Lei da BR do MAR, revisou dispositivos da Lei nº 9.432, de 1997, retirando ainda mais limitações para o afretamento de embarcação estrangeira, de formar a estimular a competitividade no setor de transporte aquaviário. Ainda assim, até o presente momento, a Resolução não foi revista pela Agência.

Entendemos, portanto, que o PDL nº 193, de 2020 merece ser aprovado.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Alessandro Vieira

Registramos ainda a necessidade de sanar equívoco na redação da ementa que cita Lei nº 9.342/1997 em vez da Lei nº 9.432/1997. Por esse motivo oferecemos uma emenda de redação para ajustar o texto da ementa.

III – VOTO

Pelo exposto, somos pela **aprovação** do PDL nº 193, de 2020, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº – CI

Dê-se à ementa do Projeto de Decreto Legislativo nº 193, de 2020, a seguinte redação:

“Susta, nos termos do inciso V do art. 49 da Constituição Federal, a alínea “a” do inciso III do art. 5º e o § 1º do art. 9º da Resolução Antaq n.º 1 de 2015 para afastar os requisitos para afretamento de embarcações estrangeiras no país, que extrapolam os limites estabelecidos pelo legislador na Lei 9.432, de 8 de janeiro de 1997.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 193, DE 2020

Susta, nos termos do inciso V do art. 49 da Constituição Federal, a alínea "a" do inciso III do art. 5º e o §1º do art. 9º da Resolução Antaq n.º 1 de 2015 para afastar os requisitos para afretamento de embarcações estrangeiras no país, que extrapolam os limites estabelecidos pelo legislador na Lei 9.342/1997.

AUTORIA: Senadora Kátia Abreu (PP/TO)

DOCUMENTOS:

- [Texto do projeto de decreto legislativo](#)
- [Legislação citada](#)



[Página da matéria](#)



Gabinete da Senadora **KÁTIA ABREU**

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2020

Susta, nos termos do inciso V do art. 49 da Constituição Federal, a alínea “a” do inciso III do art. 5º e o §1º do art. 9º da Resolução ANTAQ n.º 1 de 2015 para afastar os requisitos para afretamento de embarcações estrangeiras no país, que extrapolam os limites estabelecidos pelo legislador na Lei 9.342/1997.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Fica sustada nos termos do art. 49, inciso V, da Constituição Federal, a alínea “a” do inciso III do art. 5º e o §1º do art. 9º, ambos da Resolução nº 1 de 2015 da AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ.

Art. 2º. Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

- 1- A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ) é uma autarquia federal – criada pela Lei n. 10.233/01 – responsável pela regulação, supervisão e fiscalização de serviços de transporte aquaviário.
- 2- Com efeito, em consonância com o art. 178 da CF/88, a atuação da referida agência reguladora é limitada pelos princípios e diretrizes estabelecidos pela legislação específica, qual seja, a Lei n. 9.432/1997. E é, exatamente, por essa razão que a alínea



SF/20145.12557-11



Gabinete da Senadora KÁTIA ABREU

“a” do inciso III do art. 5º e o §1º do art. 9º, ambos da Resolução n.º 1 de 2015 elaborada pela ANTAQ, exorbita o poder regulamentador da autarquia.

3- Explica-se: a Lei n. 9.432/1997 – que organiza o transporte aquaviário no Brasil –, em seu art. 9º, autoriza o afretamento de embarcações estrangeiras, desde que preenchidos os requisitos dispostos no citado dispositivo:

Lei 9.432/97, Art. 9º - O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e marítimo, bem como a casco nu na navegação de apoio portuário, **depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:**

I – quando verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido;

II – quando verificado interesse público, devidamente justificado;

III – quando em substituição a embarcações em construção no País, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, enquanto durar a construção, por período máximo de trinta e seis meses, até o limite:

a) da tonelagem de porte bruto contratada, para embarcações de carga;

b) da arqueação bruta contratada, para embarcações destinadas ao apoio.

Parágrafo único. A autorização de que trata este artigo também se aplica ao caso de afretamento de embarcação estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional, quando o mesmo se realizar em virtude da aplicação do art. 5º, § 3º.

4- Nesse sentido, cabe à ANTAQ somente conceder autorização para o afretamento de embarcações estrangeiras, sempre de acordo com a Lei n. 9.432/1997. É isso, inclusive, o que prevê a Lei n.º 10.233, que criou a referida autarquia. Veja-se:

Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

XXIV – autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, **o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;**

5- A resolução normativa n.º 1 de 2015, art. 5º, inciso III, alínea “a”, contudo, ofendeu o que está disposto na Lei nº. 9.432/97, eis que estabeleceu requisitos que extrapolaram os limites impostos pelo legislador, quais sejam:





Gabinete da Senadora KÁTIA ABREU

i) restringiu a autorização ao quádruplo da tonelagem de porte bruto, tomando como referência as embarcações de registro brasileiro em operação comercial pela empresa afretadora; e

(ii) exigiu que a empresa afretadora seja proprietária de ao menos uma embarcação de tipo semelhante a pretendida.

6- Isto é, ao assim dispor, a autarquia federal não se limitou à regular – dentro dos limites legais, previamente, estabelecidos – as hipóteses de afretamento de embarcações estrangeiras. Em verdade, a agência inovou o ordenamento jurídico, sem que tivesse competência para tal, em manifesta violação ao princípio da reserva legal.

7- E isso porque o art. 178 da Constituição da República é claro ao estabelecer que **somente lei formal** é apta a estabelecer as condições para o afretamento de embarcações estrangeiras, *in verbis*:

Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a **lei estabelecerá** as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por **embarcações estrangeiras**. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 7, de 1995).

8- Importante frisar que, no ordenamento jurídico brasileiro, somente a lei, em sentido estrito, poderá criar direitos e obrigações ou estabelecer restrições e penalidades. Nesse sentido, não há dúvidas de que as resoluções administrativas, como na hipótese, devem apenas traçar normas procedimentais, em homenagem ao princípio Constitucional da reserva legal.

9- E é este, inclusive, o entendimento firmado pelo Supremo Tribunal Federal¹, sendo certo que tal posicionamento é corroborado pela doutrina pátria. Sobre o tema,

¹ O princípio da reserva de lei atua como expressiva imitação constitucional ao poder do Estado, cuja competência regulamentar, por tal razão, não se reveste de suficiente idoneidade jurídica que lhe permita restringir direitos ou criar obrigações. **Nenhum ato regulamentar pode criar obrigações ou restringir**





Gabinete da Senadora KÁTIA ABREU

Maria Sylvia Zanella Di Pietro aponta que *“os atos normativos expedidos pelas agências reguladoras, no âmbito externo, são válidos tão somente se dispuserem sobre aspectos exclusivamente técnicos e sem conteúdo inovador. Não podem criar direitos, obrigações, punições, funções típicas do legislador”*²

10- Seguindo este mesmo raciocínio, ao apreciar a representação n. 003.667/2018-9, o Tribunal de Contas concedeu medida cautelar para sustar os efeitos da alínea “a” do inciso III do art. 5º da Resolução ANTAQ n. 01/2015. Em suma, a Corte entendeu que a agência reguladora extrapolou os limites de seu poder regulamentar, conforme extrai-se do seguinte trecho:

“Sendo bem conciso, a Lei 9.432/1997 estabeleceu as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e outras modalidades poderia ser feito por embarcações estrangeiras, em cumprimento à Constituição. **A Antaq foi além na regulamentação da matéria, incluindo limitações adicionais que não as previstas exclusivamente na lei formal.** Ocorre que, especificamente para este assunto, o comando constitucional exigia lei formal, não havendo espaço para regulamentação por resolução administrativa” (acordão 775/2018; Rel. min. Bruno Dantas).

11- Importa registrar, também, que as alterações realizadas pela Resolução ANTAQ n. 1/2015 atentam à livre concorrência e, por consequência, ao interesse nacional. E isso porque as empresas menores que atuam no mercado de transporte aquaviário e cabotagem não têm condições de atender às novas exigências estipuladas pela autarquia.

12- Nesse sentido, a Secretária de Acompanhamento Econômico (SEAE) apontou que a Resolução ANTAQ n. 01/2015 é prejudicial à concorrência nos mercados de

direitos, sob pena de incidir em domínio constitucionalmente reservado ao âmbito de atuação material da lei em sentido formal. (STF, AC 1033 AgR-QO, Relator Min. CELSO DE MELLO, Tribunal Pleno, julgado em 25/05/2006, DJ 16-06-2006 PP-00004 EMENT VOL-02237-01 PP-00021 LEXSTF v. 28, n. 331, 2006, p. 5-26)

² DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. O Equilíbrio Econômico-financeiro e o Controle das Agências Reguladoras. *O controle externo da regulação de serviços públicos*. Brasília: TCU, 2002, 65p. Palestra proferida no seminário “Controle Externo da regulação de Serviços Públicos (Seminário realizado em Brasília em outubro de 2001), p.64





Gabinete da Senadora KÁTIA ABREU

navegação de apoio portuário e de cabotagem, na medida em que limita a capacidade de atuação das empresas de pequeno porte:

“Nesse quadro, verifica-se que a Resolução Normativa Antaq n.º 1, de 2015, contém exigências adicionais que condicionam o afretamento de embarcações estrangeiras, conforme apontado acima, **aprofundando as distorções no mercado e limitando ainda mais a capacidade dos agentes de competirem entre si, com o potencial de trazer prejuízos ao processo concorrencial e à eficiência operacional dos setores econômicos afetados**. Vinculando-se o afretamento a um múltiplo de tonelage das embarcações da empresa afretadora, criam-se limites na atuação dessas empresas e, no limite, barreiras à entrada no mercado de navegação”.³

13- Da mesma forma, o CADE – na nota técnica n. 09/2018 – entendeu que os novos requisitos para o afretamento de embarcações estrangeiras, exigidos pela ANTAQ, representam **“uma limitação à expansão das pequenas empresas de transporte de cabotagem, elevação de barreiras à entrada, aumento da concentração do mercado e uma redução da oferta de embarcações de grande porte por empresas não atuantes no país que, sob o ponto de vista concorrencial, constituem efeitos negativos para o mercado”**.

14- O TCU, por sua vez, em atenção aos pareceres do CADE e da SEAE, reconheceu que há indícios de que a Resolução ANTAQ n. 01/2015 seja nociva, em termos concorrenciais, para o mercado de transporte de cabotagem. Veja-se:

“De toda forma, verifico que no aludido parecer, elaborado com base em dados da própria Antaq, **ficaram demonstrados os possíveis efeitos nocivos da RN-Antaq 1/2015 na competitividade do setor**. Foi consignado que é *“é possível que os critérios de afretamento de embarcações estrangeiras estabelecidas pela Resolução Normativa 01/2015, da Antaq, tenha como efeito concorrencial um reforço da concentração e do poder de mercado das empresas que atualmente já dominam a navegação de cabotagem no país”*. De outra parte, a peça da Agência ora em exame não traz elementos reveladores da ocorrência dos prejuízos alegados, motivo pelo qual, mais uma vez, não se pode dar razão à agravante”

15- Insta salientar, por fim, que as mesmas críticas dirigidas ao art. 5º, III, “a”, da Resolução ANTAQ 01/2015, também, se aplicam ao §1º do art. 9º desta mesma normativa. E isso porque, no referido dispositivo a autarquia permite o bloqueio

³ Parecer técnico n. 09/2017-COGCR/SUCON/SEAR/MF. Ref. IC1.30.017.000488/2016-77



Gabinete da Senadora KÁTIA ABREU

parcial do afretamento, quando as embarcações brasileiras atenderem somente a parte do pedido:

Art. 9º, § 1º - Quando a disponibilidade da embarcação de bandeira brasileira **atender apenas parte do período ou da carga circularizados**, a **empresa brasileira de navegação poderá efetuar o bloqueio parcial do pedido de afretamento**, informando além do previsto nos incisos I e II do *caput* deste artigo, o período ou a capacidade em tonelagem para o bloqueio parcial.

16- Ocorre que, como mencionado anteriormente, a Lei 9.432 é clara ao estabelecer que o afretamento de embarcações estrangeiras é permitido quando não há embarcações brasileiras disponíveis que atendam ao *“tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido”*.

17- Nesse sentido, ao permitir o bloqueio parcial o ANTAQ subverteu o estabelecido pelo legislador. E isso porque é a Lei 9.432 **tão somente** veda a contratação de embarcações estrangeiras quando há alguma embarcação nacional com características idênticas. A referida legislação, em nenhum momento, autoriza que a afretador seja coagido a aceitar embarcação de carga inferior à aquela desejada, como, lamentavelmente, permite a ANTAQ por meio da Resolução n. 01/2015.

18- Até porque há significantes impactos econômicos nessa concessão, eis que ao permitir o bloqueio parcial, a autarquia aumenta o custo de operação da empresa afretadora, que terá, necessariamente, de alugar mais de uma embarcação para atingir seus objetivos.

19- É incontestável, portanto, que a Resolução ANTAQ n. 01/2015, não só violou a Lei n. 9.432/97 e a Constituição da República, como também atentou contra a livre concorrência, consagrada no art. 170 da CR/88. Destarte, imperioso que este Congresso Nacional suste a referida normativa, em atenção ao art. 49, inciso V, da CF/88.





Gabinete da Senadora **KÁTIA ABREU**

Por todo o exposto e considerando:

- a)* A Competência constitucional deste Congresso Nacional para sustar os atos do Poder Executivo que exorbitem o poder regulamentar, nos termos do art. 49 da CR/88;
- b)* Que a ANTAQ extrapolou os limites regulamentares ao exigir, para o afretamento de embarcações estrangeiras, requisitos não previstos em lei formal, em violação ao art. 178 da CR/88 e à Lei n. 9.432/97;
- c)* O prejuízo à livre concorrência e aos interesses nacionais.

Solicito o apoio dos pares para aprovação da matéria.

Senadora Kátia Abreu
PDT/TO



SF/20145.12557-11

LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>
 - inciso V do artigo 49
 - artigo 178
- urn:lex:br:federal:constituicao:88;88
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:88;88>
 - inciso V do artigo 49
 - artigo 178
- Emenda Constitucional nº 7, de 1995 - EMC-7-1995-08-15 - 7/95
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:emenda.constitucional:1995;7>
- urn:lex:br:federal:lei:1901;10233
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1901;10233>
- urn:lex:br:federal:lei:1997;9342
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9342>
- Lei nº 9.432, de 8 de Janeiro de 1997 - Lei de Cabotagem - 9432/97
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9432>
- Resolução do Senado Federal nº 1 de 10/03/2015 - RSF-1-2015-03-10 - 1/15
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:senado.federal:resolucao:2015;1>
 - inciso III do artigo 5º
 - parágrafo 1º do artigo 9º

10

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Resolução do Senado nº 55, de 2023, do Senador Astronauta Marcos Pontes, que institui a *Frente Parlamentar em Defesa do Transporte Aéreo Nacional*.

Relator: Senador **CHICO RODRIGUES**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura o Projeto de Resolução do Senado Federal (PRS), nº 55, de 2023, de autoria do eminente Senador Astronauta Marcos Pontes, que institui a Frente Parlamentar em Defesa do Transporte Aéreo Nacional.

A proposição contém quatro artigos. O primeiro deles institui a Frente Parlamentar e estabelece como finalidade manter amplo debate sobre o transporte aéreo. Seu parágrafo único define o local de reunião - preferencialmente no Senado Federal -, podendo, por conveniência, valer-se de outro local em Brasília ou em outra unidade da Federação.

O art. 2º estabelece que a Frente Parlamentar será integrada, inicialmente, pelas Senadoras, pelos Senadores, pelos Deputados e pelas Deputadas que assinarem a ata de sua instalação, podendo a ela aderir outros Parlamentares detentores de mandato popular.

O art. 3º estipula que a Frente Parlamentar será regida por regulamento interno ou, na falta desse, por decisão da maioria absoluta de seus integrantes, respeitadas as disposições legais e regimentais em vigor.

Finalmente, o art. 4º dispõe sobre a cláusula de vigência, que é imediata à sua publicação.

Na justificação, o autor argumenta que aviação civil é importante indutor para o desenvolvimento regional e integração nacional e, por possuir essa função, o setor deve ser priorizado e fomentado em todas as suas modalidades pelo Poder Público.

Argumenta ainda que a integração do território é função primária do transporte. Por sua vez, o transporte aéreo proporciona além de turismo o desempenho de relações comerciais, sociais e culturais cotidianas, viabiliza os fluxos pertencentes às cadeias de produção e consumo de itens perecíveis e de alto valor agregado ao longo do país, sendo assim um dos principais insumos para o desenvolvimento econômico dessas cadeias.

Ademais, ressalta que o Brasil ainda figura como um país que usa pouco essa modalidade de transporte a despeito de haver regiões em que a aviação é muitas vezes a única opção viável de transporte, devido às condições geográficas e distâncias envolvidas.

Dessa forma, a aviação civil é o meio indispensável para promover o desenvolvimento regional, a integração social e o atendimento de comunidades isoladas para que tenham acesso à saúde, segurança, justiça e demais serviços públicos.

Adicionalmente, cita que o Brasil apresenta uma imensa variedade de recursos naturais com um enorme potencial para geração de novas oportunidades no turismo que só se concretizará no território nacional se a aviação apresentar uma estrutura adequada para garantir os deslocamentos necessários.

Conclui então que a malha aérea do Brasil tem grande potencial para expansão e integração internacional e que é necessário buscar alternativas para que o Brasil salte do índice de 0,5 passageiro por habitante para 1,5 ou 2 passageiros, como nos países desenvolvidos.

O PRS nº 55, de 2023, foi distribuído à esta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) e à Comissão Diretora do Senado Federal (CDIR). Na CI, não foram apresentadas emendas à proposição.

II – ANÁLISE

A constituição de frentes parlamentares baseia-se, essencialmente, na liberdade de organização política no âmbito do Parlamento e na vontade da atuação parlamentar em adição às tarefas típicas das atividades legislativas e de fiscalização. Embora não haja previsão explícita no Regimento Interno do Senado Federal (RISF) a respeito da criação de frentes parlamentares, não vemos obstáculo regimental à sua criação, que tem por objetivo proporcionar a atuação mais articulada dos parlamentares em torno de temas de interesse comum. Salientamos que há várias frentes em funcionamento tanto nesta Casa quanto na Câmara dos Deputados.

A proposição atende aos requisitos de constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade e foi redigida de acordo com a boa técnica legislativa. Portanto, não identificamos óbices à aprovação da matéria em relação a esses aspectos.

Constatamos que em 2023 foi registrada a Frente Parlamentar em Defesa da Aviação Civil na Câmara dos Deputados, em atendimento ao Requerimento nº 1273, de 24 de abril de 2023, de autoria do Deputado Felipe Carreras. Apesar de a frente criada na Câmara dos Deputados estar aberta à participação das Senhoras Senadoras e dos Senhores Senadores, não foi registrada a subscrição de nenhum parlamentar desta Casa.

Apesar de os desafios a serem tratados pela Frente Parlamentar em Defesa da Aviação Civil, instalada na Câmara dos Deputados, serem semelhantes aos apresentados na justificativa do PRS nº 55, de 2023, para criação da Frente Parlamentar em Defesa do Transporte Aéreo Nacional, o fato de não haver participação de Parlamentar desta Casa naquela frente torna oportuna a aprovação do PRS nº 55, de 2023, a fim de que o tema seja efetivamente discutido no âmbito do Senado Federal.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Resolução do Senado nº 55, de 2023.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE RESOLUÇÃO DO SENADO Nº 55, DE 2023

Institui a Frente Parlamentar em Defesa do Transporte Aéreo Nacional.

AUTORIA: Senador Astronauta Marcos Pontes (PL/SP)



[Página da matéria](#)

PROJETO DE RESOLUÇÃO DO SENADO Nº , DE 2023

Institui a Frente Parlamentar em Defesa do Transporte Aéreo Nacional.

O SENADO FEDERAL resolve:

Art. 1º É instituída a Frente Parlamentar em Defesa do Transporte Aéreo Nacional com a finalidade de:

- I. Manter amplo debate sobre o transporte aéreo, notadamente, sobre:
 - a. a indução do desenvolvimento nacional e de polos de desenvolvimento regionais;
 - b. a prospecção de destinos indutores de turismo;
 - c. a integração nacional e internacional e a universalização da atividade;
 - d. o excesso de judicialização;
 - e. os custos operacionais, trabalhistas e tributários;
 - f. a capacitação profissional em seus diferentes níveis;
 - g. a qualidade dos serviços.
- II. Promover a participação e inclusão da sociedade civil na construção e execução de políticas públicas voltadas ao transporte aéreo;
- III. Acompanhar, fiscalizar e demandar a plena execução dos programas, ações e políticas públicas com influência sobre o setor aéreo; e
- IV. Acompanhar o Processo Legislativo no Congresso Nacional e promover a aprovação, implementação e fiscalização de instrumentos legislativos que promovam o desenvolvimento do transporte aéreo.

Parágrafo único. A Frente Parlamentar em Defesa do Transporte Aéreo Nacional reunir-se-á, preferencialmente, no âmbito do Senado Federal, podendo, no entanto, por conveniência, valer-se de outro local em Brasília ou em outra unidade da Federação.

Art. 2º A Frente Parlamentar em Defesa do Transporte Aéreo Nacional será integrada, inicialmente, pelas Senadoras, pelos Senadores, pelos Deputados e pelas Deputadas que assinarem a ata de sua instalação, podendo a ela aderir outros Parlamentares detentores de mandato popular.

Art. 3º A Frente Parlamentar em Defesa do Transporte Aéreo Nacional reger-se-á por regulamento interno ou, na falta desse, por decisão da maioria absoluta de seus integrantes, respeitadas as disposições legais e regimentais em vigor.

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

JUSTIFICAÇÃO

A aviação civil é importante indutor para o desenvolvimento regional e integração nacional. Por possuir essa função, o setor deve ser priorizado pelo Poder Público buscando formas de fomentar o transporte aéreo em todas as suas modalidades.

A integração do território é função primária do transporte. O transporte aéreo proporciona além de turismo o desempenho de relações comerciais, sociais e culturais cotidianas, viabiliza os fluxos pertencentes às cadeias de produção e consumo de itens perecíveis e de alto valor agregado ao longo do país, sendo assim um dos principais insumos para o desenvolvimento econômico dessas cadeias.

A despeito da ampliação do uso do transporte aéreo nas últimas décadas, o Brasil ainda figura como um país que usa pouco essa modalidade de transporte. Em 2019, o Brasil registrou 0,5 viagens per capita, índice muito inferior a países como Estados Unidos (2,6), Espanha (4,5) ou Chile (1,2).

Ademais, em muitos rincões do nosso país, especialmente na região amazônica, a aviação é muitas vezes a única opção viável de transporte, devido às condições geográficas e distâncias envolvidas. Trata-

se de meio indispensável para promover o desenvolvimento regional, a integração social e o atendimento de comunidades isoladas para que tenham acesso à saúde, segurança, justiça e demais serviços públicos.

Somando-se a isso, o Brasil apresenta uma imensa variedade de recursos naturais com um enorme potencial para geração de novas oportunidades no turismo. E o Turismo só se concretizará no território nacional se a aviação apresentar uma estrutura adequada para garantir os deslocamentos necessários.

Finalmente, a malha aérea do Brasil tem grande potencial para expansão e integração internacional. Portanto, é necessário buscar alternativas para que o Brasil salte do índice de 0,5 passageiro por habitante para 1,5 ou 2 passageiros, como nos países desenvolvidos.

Sala das Sessões,

Senador ASTRONAUTA MARCOS
PONTES

11

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 4.804, de 2019, da Senadora Zenaide Maia, que *altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais no transporte público para pessoas com deficiência e com obesidade mórbida.*

Relator: Senador **ASTRONAUTA MARCOS PONTES**

I – RELATÓRIO

Vem para análise desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei nº 4.804, de 2019, de autoria da Senadora Zenaide Maia, que altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais no transporte público para pessoas com deficiência e com obesidade mórbida.

O PL é composto por dois artigos. O art. 1º altera a Lei nº 10.048, de 2000, para determinar que as empresas que atuam no transporte coletivo de passageiros, nos modos rodoviário, hidroviário, ferroviário ou aeroviário reservem 3% de assentos especiais para pessoas com deficiência ou com obesidade mórbida, desde que o bilhete de passagem seja adquirido com antecedência de 48 horas do horário programado para a viagem.

O segundo e último dispositivo do PL determina a cláusula de vigência imediata da lei.

De acordo com a Senadora Zenaide Maia, os passageiros obesos ou os passageiros portadores de algum tipo de deficiência que exijam a ocupação de mais de um assento, sobretudo no setor aéreo, têm que adquirir dois bilhetes de passagem, sob pena de serem convidados a desembarcar caso

não consigam ocupar apenas uma poltrona. Em função dessa política discriminatória e da inércia do Estado, que nada faz para evitar que o passageiro tenha que comprar dois assentos e pagar o dobro do preço da passagem, propõe-se a reserva de vagas para esses usuários não apenas no setor aéreo, mas nos demais serviços de transporte coletivo.

A matéria foi distribuída anteriormente à Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH) e à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) onde recebeu parecer favorável em ambas com emendas. Cabe agora a esta Comissão a decisão terminativa.

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 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 estabelecidos pela Lei Maior.

Do ponto de vista da juridicidade, o PL corretamente busca alterar o compêndio legal sobre o tema, em vez de produzir lei esparsa. Ademais, não se conflita com nenhuma outra legislação vigente.

No mérito, a proposta é de fundamental importância para oferecer dignidade, inclusão social, conforto, promoção do bem-estar dos passageiros e garantir o direito constitucional de ir e vir dessas pessoas. A iniciativa parlamentar que ora analisamos beneficia não apenas os passageiros diretamente afetados, mas toda a sociedade ao promover valores de igualdade e respeito.

Durante a tramitação na CDH, o PL foi aprovado com a Emenda nº 1 – CDH, que inclui o transporte metroferroviário no campo de ação da nova lei.

A CAE, ao analisar a matéria, também concluiu por sua aprovação, pelo acolhimento da Emenda nº 1 – CDH, nos termos da aprovação do substitutivo apresentado. Em apertada síntese, a CAE substitui no texto o termo “transporte público” por “transporte coletivo” e a “expressão obesidade mórbida” por “obesidade grau 3”, para, no caso dessa última, adotar o conceito referenciado pela Organização Mundial de Saúde (OMS), de modo que a política pública atinja de maneira mais eficiente o público-alvo ao qual se destina.

Ademais, o substitutivo retira o percentual inicialmente fixado em 3% para a reserva de vagas e determina, acertadamente, que as normas infralegais regulem o assunto. Por fim, determina-se ainda que, na hipótese de comprovada impossibilidade de disponibilização de assentos especiais, as empresas deverão garantir aos passageiros assento contíguo, sem quaisquer custos adicionais.

Os atributos de generalidade e abstração são características essenciais das leis, que desempenham papéis cruciais no sistema jurídico, contribuindo para a eficácia, aplicabilidade e adaptação das normas legais às diferentes situações. Por isso, concordamos com as mudanças promovidas na CAE. Ao estabelecer a regra geral em lei e permitir a regulamentação da matéria pelas agências reguladoras pertinentes, o resultado final da política pública será alcançado de maneira mais eficaz.

Os transportes coletivos de passageiros possuem naturezas e realidades econômicas, técnicas e sociais distintas, e, portanto, devem ser analisados à luz das suas particularidades.

Tomando o exemplo do setor aéreo, sabemos que qualquer medida que obrigue as transportadoras a suportar custos em prol dos passageiros pode refletir no valor das tarifas praticadas e diminuir a atratividade e o interesse de novas companhias aéreas, comprometendo com isso a promoção da concorrência. Não seria adequado, portanto, estabelecer em lei percentual fixo de assentos especiais sem considerar as especificidades do setor.

Entendemos, no entanto, que o parágrafo único proposto para o artigo 3º-A pode ser suprimido sem prejudicar as linhas gerais do PL. Dadas as

sensíveis características do setor aéreo, cabe à ANAC determinar as eventuais obrigações das transportadoras para a concessão de assentos contíguos nas aeronaves.

Da forma como propomos, as agências reguladoras, incluída a Agência Nacional de Aviação Civil poderão promover os estudos necessários em função da frequência e da necessidade de ocupação de dois assentos por apenas um passageiro.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.804, de 2019, pelo acolhimento da Emenda nº 1 – CDH e pelo acolhimento parcial da Emenda nº 2 – CAE, nos termos do Substitutivo a seguir:

EMENDA Nº 3 – CI (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI Nº 4.804, DE 2019

Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais para pessoas com deficiência e com obesidade grau 3 no transporte coletivo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 3º-A:

“Art. 3º- A. As empresas que atuam no transporte coletivo de passageiros, nos modos rodoviário, hidroviário, ferroviário, metroferroviário ou aeroviário reservarão assentos especiais para

pessoas com deficiência ou com obesidade grau 3, na forma e percentuais previstos em regulamento das agências reguladoras. ”

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019

Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais no transporte público para pessoas com deficiência e com obesidade mórbida.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 3º-A:

“Art. 3º- A As empresas que atuam no transporte coletivo de passageiros, nos modos rodoviário, hidroviário, ferroviário ou aeroviário reservarão assentos especiais para pessoas com deficiência ou com obesidade mórbida.

§ 1º Serão disponibilizados 3% do total de assentos disponíveis para atender aos casos de que trata o *caput* deste artigo, desde que o bilhete de passagem seja adquirido com antecedência de 48 horas do horário programado para a viagem.

§ 2º Regulamento do Poder Executivo estabelecerá os procedimentos e regras específicas para comercialização e acesso aos assentos especiais de cada modo de transporte.”

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

JUSTIFICAÇÃO

O transporte coletivo de pessoas seja no modo rodoviário, aeroviário, ferroviário ou aquaviário é responsabilidade do Estado e contribui com o direito de ir e vir de todos, garantido pela Constituição Federal. O serviço de transporte coletivo garante o acesso dos cidadãos ao trabalho, ao lazer e às diversas outras atividades atreladas ao dia-a-dia das pessoas.

Muita embora o termo “transporte coletivo” sugira um transporte onde todos tenham acesso de forma igualitária, o que acontece é que, em algumas situações, como no transporte aéreo, o acesso de pessoas com dificuldade de locomoção não é garantido em igualdade de condições com os demais passageiros na nossa legislação. É o caso das pessoas com obesidade mórbida.

Atualmente, os passageiros com algum tipo de deficiência e os passageiros com obesidade mórbida, que exijam a ocupação de mais de um assento da aeronave, têm que adquirir dois bilhetes de passagem, sob pena de serem convidados a desembarcar caso não consigam ocupar apenas uma poltrona. Além de toda a discriminação que essas pessoas sofrem no cotidiano, ainda passam pelo constrangimento imposto pela omissão do Estado, que nada faz para evitar que esse passageiro tenha que pagar o dobro do preço da passagem para garantir sua viagem sem maiores percalços.

As empresas aéreas que operam voos domésticos no Brasil praticam a política de que, se o passageiro não conseguir atar o cinto sem extensor, nem abaixar o descanso do braço, deverá ou pagar por dois assentos ou desembarcar.

Em algumas companhias aéreas ao redor do mundo o assento extra é oferecido com desconto. Em outros casos, se a aeronave não decolar com todos os assentos ocupados, o passageiro pode solicitar o reembolso do assento extra adquirido.

Com o presente Projeto de Lei, buscamos estabelecer o limite de 3% do total de assentos disponíveis para que os passageiros tenham direito a assentos especiais, desde que a passagem seja adquirida com até 48 horas de antecedência. Caso contrário, as empresas ficam livres para comercializá-los normalmente.

Dadas as especificidades do assunto e a necessidade de se estabelecer padrões de medidas daqueles que terão direito aos assentos especiais, deixamos para que o Executivo exerça seu poder regulamentar e crie as regras de acesso a esses assentos.

Por fim, o Projeto de Lei estende o benefício para os demais meios de transporte, uma vez que a dificuldade enfrentada por essas pessoas não está adstrita ao transporte aéreo.



SF/19305.6647-75

Em razão da importância da matéria, conto com o apoio dos nobres Pares para sua célere aprovação.

Sala das Sessões,

Senadora ZENAIDE MAIA



SF/19305.6647-75



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4804, DE 2019

Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais no transporte público para pessoas com deficiência e com obesidade mórbida.

AUTORIA: Senadora Zenaide Maia (PROS/RN)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>
- Lei nº 10.048, de 8 de Novembro de 2000 - Lei do Atendimento Prioritário; Lei da Prioridade - 10048/00
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2000;10048>



SENADO FEDERAL

Gabinete do Sen. Romário (PODEMOS-RJ)

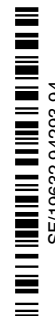
PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA, sobre o Projeto de Lei nº 4804, de 2019, da Senadora Zenaide Maia, que altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais no transporte público para pessoas com deficiência e com obesidade mórbida.

Relator: Senador **ROMÁRIO****I – RELATÓRIO**

Vem ao exame da Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH) o Projeto de Lei nº 4.804, da Senadora Zenaide Maia, que altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, com a finalidade de garantir assentos especiais no transporte público para pessoas com deficiência e com obesidade mórbida.

Para tanto, a proposição acrescenta art. 3º-A à Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000 (Lei de Acessibilidade), determinado que as empresas que atuam no transporte coletivo de passageiros, nos modos rodoviário, hidroviário, ferroviário ou aeroviário reservem e disponibilizem 3% dos assentos no veículo de transporte para as pessoas com deficiência e para as pessoas com obesidade mórbida que comprarem suas passagens até 48 horas antes da partida do veículo. Ainda remete a regulamento do Poder Executivo o detalhamento sobre a comercialização e o acesso aos assentos especiais que



cria. Por fim, determina a entrada em vigor de lei que dela eventualmente resulte na data de sua publicação.

A proposição foi distribuída para o exame desta Comissão, da Comissão de Assuntos Econômicos e da Comissão de Serviços de Infraestrutura, cabendo a esta última proferir decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

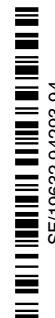
Conforme o art. 102-E do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CDH opinar sobre matéria que diga respeito à proteção das pessoas com deficiência, o que torna regimental o exame do PL nº 4.804, de 2019, por este colegiado.

Desde o prisma dos direitos humanos, a proposição não encontra óbice de juridicidade ou de constitucionalidade. Quanto à juridicidade, a matéria aperfeiçoa institutos que já estão inscritos no Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015), ao determinar uma reserva proporcional de assentos em tais veículos, o que não estava inscrito antes nem na mencionada lei, nem no Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, que lhes garante espaços em casas de espetáculo, mas não nos meios de transporte.

Ainda quanto à juridicidade, mas já também quanto à constitucionalidade, tem-se que a proposição desdobra a norma constitucional escrita no art. 245 da Carta, que determina que a lei disporá sobre os veículos de transporte coletivo existentes, de modo a garantir o acesso adequado às pessoas com deficiência.

O principal desdobramento, aqui, é o da inclusão de pessoas com obesidade mórbida. Se observarmos os critérios da lei, as pessoas com obesidade mórbida cumprem com todos os requisitos para receber um tratamento que respeite sua condição. Entretanto, de modo difícil de se compreender, ainda há discussão a respeito de se as pessoas assim obesas podem ou não contar com o apoio do Estado para vencer barreiras e usufruir direitos em igualdade de condições com o restante da cidadania. Pelos termos da legislação vigente, é lógico que podem. Com a medida ora analisada, isso se tornará óbvio e mandatório.

A proposição faz justiça e dissolve escusas ao cumprimento da lei. Merece nosso apoio.



SF/19632.94293-94

Apresentaremos, contudo, emenda, para incluir o transporte metroferroviário no campo de ação da nova lei, inclusive porque o decreto regulamentador a que nos referimos acima a ele faz referência.

III – VOTO

Em razão do exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 4.804, de 2019, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº 1 - CDH

Dê-se ao *caput* do novo art. 3º-A da Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, inscrito no art. 1º do Projeto de Lei nº 4.804, de 2019, a seguinte redação:

“Art. 1º

‘Art. 3º-A As empresas que atuam no transporte coletivo de passageiros, nos modos rodoviário, hidroviário, ferroviário, metroferroviário ou aeroviário reservarão assentos especiais para pessoas com deficiência ou com obesidade mórbida.

.....”

Sala da Comissão,

Paulo Paim, Presidente CDH
PT/RS

Romário, Relator
PODEMOS/RJ



SF/19632.94293-94



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 147, DE 2019

Da COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA, sobre o Projeto de Lei nº 4804, de 2019, da Senadora Zenaide Maia, que Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais no transporte público para pessoas com deficiência e com obesidade mórbida.

PRESIDENTE: Senador Paulo Paim

RELATOR: Senador Romário

04 de Dezembro de 2019





Relatório de Registro de Presença
CDH, 05/12/2019 às 09h - 136ª, Extraordinária
Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa

Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB, REPUBLICANOS, PP)	
TITULARES	SUPLENTES
JADER BARBALHO	1. JARBAS VASCONCELOS
MARCELO CASTRO PRESENTE	2. DANIELLA RIBEIRO
VANDERLAN CARDOSO PRESENTE	3. LUIS CARLOS HEINZE
MAILZA GOMES	4. EDUARDO BRAGA
EDUARDO GOMES	5. LUIZ PASTORE

Bloco Parlamentar PSDB/PSL (PSDB, PSL)	
TITULARES	SUPLENTES
EDUARDO GIRÃO PRESENTE	1. JUÍZA SELMA
STYVENSON VALENTIM PRESENTE	2. ROMÁRIO
MARA GABRILLI PRESENTE	3. ROSE DE FREITAS
SORAYA THRONICKE PRESENTE	4. LASIER MARTINS

Bloco Parlamentar Senado Independente (PATRIOTA, REDE, PDT, CIDADANIA, PSB)	
TITULARES	SUPLENTES
FLÁVIO ARNS PRESENTE	1. ELIZIANE GAMA PRESENTE
ACIR GURGACZ	2. FABIANO CONTARATO PRESENTE
LEILA BARROS PRESENTE	3. JORGE KAJURU

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PROS)	
TITULARES	SUPLENTES
PAULO PAIM PRESENTE	1. PAULO ROCHA PRESENTE
TELMÁRIO MOTA	2. ZENAIDE MAIA PRESENTE

PSD	
TITULARES	SUPLENTES
AROLDE DE OLIVEIRA	1. SÉRGIO PETECÃO
NELSINHO TRAD PRESENTE	2. LUCAS BARRETO PRESENTE

Bloco Parlamentar Vanguarda (DEM, PL, PSC)	
TITULARES	SUPLENTES
MARCOS ROGÉRIO PRESENTE	1. MARIA DO CARMO ALVES PRESENTE
CHICO RODRIGUES PRESENTE	2. VAGO

Não Membros Presentes

IZALCI LUCAS
FLÁVIO BOLSONARO
ANGELO CORONEL
RODRIGO CUNHA
JAYME CAMPOS
ZEQUINHA MARINHO

DECISÃO DA COMISSÃO

(PL 4804/2019)

NA 136ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, REALIZADA NESTA DATA, A COMISSÃO APROVA O RELATÓRIO DO SENADOR ROMÁRIO, QUE PASSA A CONSTITUIR O PARECER DA CDH, FAVORÁVEL AO PROJETO, COM A EMENDA Nº 1-CDH.

04 de Dezembro de 2019

Senador PAULO PAIM

Presidente da Comissão de Direitos Humanos e Legislação
Participativa



SENADO FEDERAL

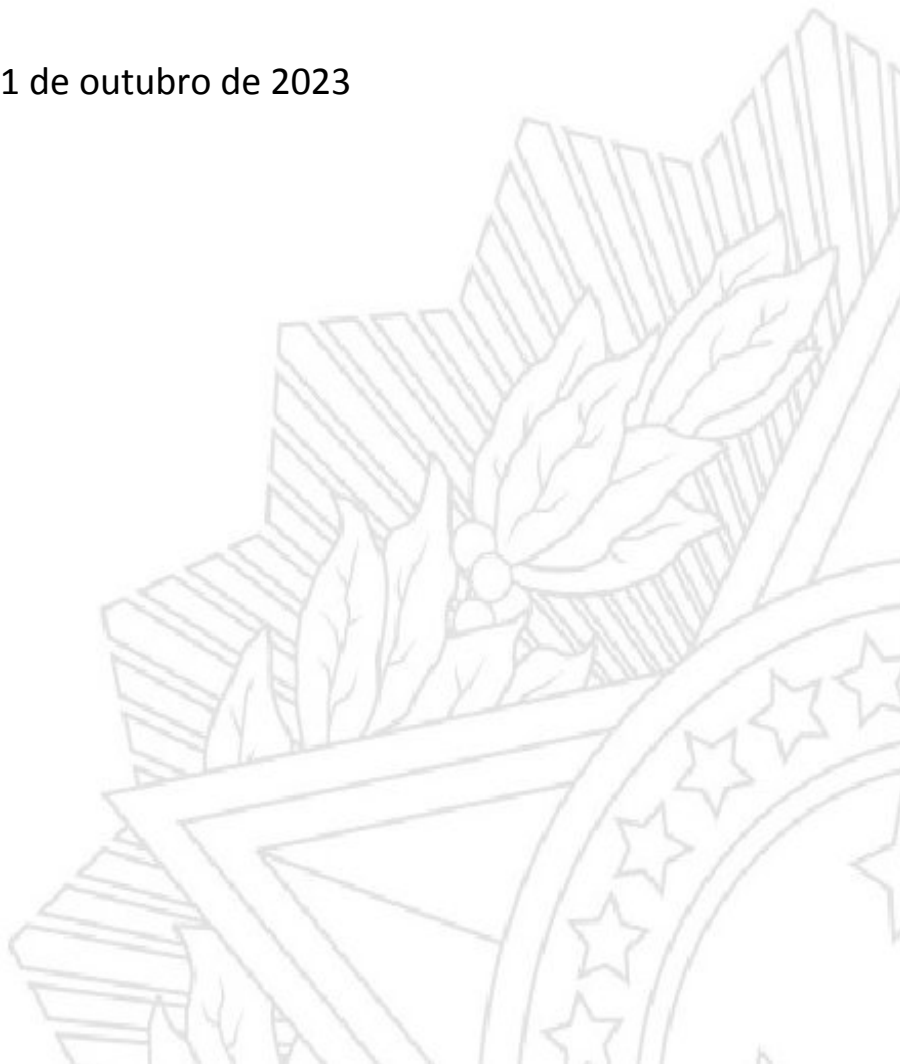
PARECER (SF) Nº 111, DE 2023

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei nº 4804, de 2019, da Senadora Zenaide Maia, que Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais no transporte público para pessoas com deficiência e com obesidade mórbida.

PRESIDENTE EVENTUAL: Senador Eduardo Girão

RELATOR: Senador Rogério Carvalho

31 de outubro de 2023





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Rogério Carvalho

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei nº 4.804, de 2019, da Senadora Zenaide Maia, que *altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais no transporte público para pessoas com deficiência e com obesidade mórbida.*

Relator: Senador **ROGÉRIO CARVALHO**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei nº 4.804, da Senadora Zenaide Maia, que altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, com a finalidade de garantir assentos especiais no transporte coletivo para pessoas com deficiência e com obesidade mórbida.

Para tanto, a proposição acrescenta art. 3º-A à Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000 (Lei de Acessibilidade), determinando que as empresas que atuam no transporte coletivo de passageiros, nos modos rodoviário, hidroviário, ferroviário ou aeroviário reservem e disponibilizem 3% dos assentos do veículo de transporte para as pessoas com deficiência e para as pessoas com obesidade mórbida que comprarem suas passagens até 48 horas antes da partida do veículo. Ainda remete a regulamento do Poder Executivo o detalhamento sobre a comercialização e o acesso aos assentos especiais que cria. Por fim, determina a entrada em vigor de lei que dela eventualmente resulte na data de sua publicação.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Rogério Carvalho

Após exame desta Comissão de Assuntos Econômicos, a proposição segue para análise na Comissão de Serviços de Infraestrutura, cabendo a esta última proferir decisão terminativa.

A matéria já foi apreciada pela Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH), onde foi aprovada com a apresentação da Emenda nº 1 – CDH, que acrescenta o transporte metroferroviário no campo de ação da futura lei.

Não foram apresentadas outras emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

De acordo com o inciso IV do art. 99 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), a CAE é competente para opinar sobre matérias que tratem de assuntos de repercussão econômica, sendo esse o caso em comento.

A matéria encontra guarida no art. 22 e no art. 24 da Constituição Federal (CF), bem como no *caput* do art. 48 da CF, consoante o qual, ao Congresso Nacional compete dispor sobre todas as matérias atribuídas à União. Inexiste vício de iniciativa na propositura da matéria e violação às cláusulas pétreas.

A proposição é plenamente dotada de juridicidade, ao inovar o ordenamento jurídico e cumprir os requisitos de abstratividade, coercibilidade, generalidade e imperatividade. Também atende às disposições da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que trata da elaboração, redação, alteração e consolidação das leis, de modo que não necessita de ajuste quanto à técnica legislativa.

Especificamente em relação às atribuições desta CAE, destacamos que o PL não traz qualquer impacto econômico-financeiro para



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Rogério Carvalho

a União, tendo em vista que se trata de ação privada para a melhoria de qualidade de vida das pessoas com deficiência e obesidade, sem contrapartida em termos de benefícios fiscais. Não se torna, portanto, necessário verificar o atendimento do disposto na legislação sobre finanças públicas, em especial, às restrições impostas pela Lei Complementar nº 101, de 2000, a Lei de Responsabilidade Fiscal, para políticas que impliquem renúncia de receitas ou aumento de despesas.

A iniciativa é meritória, pois contribuirá efetivamente, como destacado pela autora, para uma maior inclusão social de pessoas com deficiência e obesidade. Se observarmos os critérios da lei, as pessoas com obesidade em grau elevado cumprem com todos os requisitos para receber um tratamento que respeite sua condição. Entretanto, de modo difícil de se compreender, ainda há discussão a respeito de se essas pessoas podem ou não contar com o apoio do Estado para vencer barreiras e usufruir direitos em igualdade de condições com todos os cidadãos. Com a medida ora analisada, isso se tornará óbvio e mandatório. A proposição faz justiça e dissolve escusas ao cumprimento da lei.

Nessa linha, proponho alguns pequenos ajustes, de modo a aperfeiçoar a redação do projeto.

O primeiro deles é substituir, na ementa do projeto, a expressão “transporte público” por “transporte coletivo”. Dessa forma, compatibilizamos o texto da ementa com o corpo do projeto, uniformizando a terminologia utilizada. Afinal, trata-se de modalidades distintas, sob a ótica das definições contidas na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política de Mobilidade Urbana.

O segundo ajuste trata de substituir a expressão “obesidade mórbida” por “obesidade grau 3”. Dessa maneira, utilizamos o conceito referenciado pela Organização Mundial de Saúde (OMS), de modo que a política pública atinja de maneira mais eficiente o público-alvo ao qual se destina.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Rogério Carvalho

A terceira modificação consiste em determinar que regulamento estabelecerá a forma de reserva e delimitará os percentuais de assentos especiais. Assim, em vez de criar-se uma reserva fixa de 3% dos assentos, poderão ser estabelecidos percentuais diferentes para cada meio de transporte.

De igual modo, regulamento disporá sobre os demais procedimentos necessários para o pleno exercício do direito aos assentos especiais, podendo cuidar, por exemplo, do prazo de antecedência que deverá ser observado a fim de que a reserva seja efetivada. Com isso, buscamos que sejam atendidas em norma infralegal as especificidades de cada meio de transporte.

Por fim, a quarta modificação assegura que, comprovada impossibilidade de disponibilização de assentos especiais, as empresas deverão garantir aos passageiros assento contíguo, sem quaisquer custos adicionais. Dessa forma, objetivamos evitar a prática corrente de algumas empresas, as quais realizam cobrança adicional nas situações em que pessoa com obesidade precisa utilizar mais de um assento para sua adequada acomodação, com conforto e segurança.

III – VOTO

Em não havendo óbices formais ou legais, bem como levando-se em conta o caráter meritório da proposta, voto pela sua aprovação, com o acolhimento da Emenda nº 1-CDH, na forma do substitutivo:

EMENDA Nº 2- CAE (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI Nº 4.804, DE 2019



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Rogério Carvalho

Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais para pessoas com deficiência e com obesidade grau 3 no transporte coletivo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 3º-A:

“**Art. 3º - A.** As empresas que atuam no transporte coletivo de passageiros, nos modos rodoviário, hidroviário, ferroviário, metroferroviário ou aeroviário reservarão assentos especiais para pessoas com deficiência ou com obesidade grau 3, na forma e percentuais previstos em regulamento.

Parágrafo único. Na hipótese de comprovada impossibilidade de disponibilização de assentos especiais, as empresas deverão garantir aos passageiros de que trata o *caput* deste artigo assento contíguo, sem quaisquer custos adicionais.”

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



Relatório de Registro de Presença
CAE, 31/10/2023 às 10h - 49ª, Ordinária
Comissão de Assuntos Econômicos

Bloco Parlamentar Democracia (UNIÃO, MDB, PODEMOS, PDT, PSDB)			
TITULARES		SUPLENTE	
ALAN RICK	PRESENTE	1. SERGIO MORO	PRESENTE
PROFESSORA DORINHA SEABRA	PRESENTE	2. EFRAIM FILHO	PRESENTE
RODRIGO CUNHA	PRESENTE	3. DAVI ALCOLUMBRE	
EDUARDO BRAGA		4. JADER BARBALHO	
RENAN CALHEIROS	PRESENTE	5. GIORDANO	
FERNANDO FARIAS		6. FERNANDO DUEIRE	PRESENTE
ORIOVISTO GUIMARÃES	PRESENTE	7. MARCOS DO VAL	
CARLOS VIANA	PRESENTE	8. WEVERTON	PRESENTE
CID GOMES		9. PLÍNIO VALÉRIO	
IZALCI LUCAS	PRESENTE	10. RANDOLFE RODRIGUES	

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (REDE, PT, PSB, PSD)			
TITULARES		SUPLENTE	
VANDERLAN CARDOSO		1. JORGE KAJURU	PRESENTE
IRAJÁ		2. MARGARETH BUZETTI	PRESENTE
OTTO ALENCAR		3. NELSON TRAD	PRESENTE
OMAR AZIZ		4. LUCAS BARRETO	PRESENTE
ANGELO CORONEL	PRESENTE	5. ALESSANDRO VIEIRA	PRESENTE
ROGÉRIO CARVALHO		6. PAULO PAIM	PRESENTE
AUGUSTA BRITO	PRESENTE	7. HUMBERTO COSTA	
TERESA LEITÃO	PRESENTE	8. JAQUES WAGNER	PRESENTE
SÉRGIO PETECÃO		9. DANIELLA RIBEIRO	
ZENAIDE MAIA	PRESENTE	10. VAGO	

Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)			
TITULARES		SUPLENTE	
MAURO CARVALHO JUNIOR	PRESENTE	1. EDUARDO GIRÃO	PRESENTE
ROGERIO MARINHO	PRESENTE	2. FLÁVIO BOLSONARO	PRESENTE
WILDER MORAIS	PRESENTE	3. MAGNO MALTA	
EDUARDO GOMES	PRESENTE	4. ROMÁRIO	

Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)			
TITULARES		SUPLENTE	
CIRO NOGUEIRA		1. ESPERIDIÃO AMIN	PRESENTE
TEREZA CRISTINA	PRESENTE	2. LAÉRCIO OLIVEIRA	PRESENTE
MECIAS DE JESUS	PRESENTE	3. DAMARES ALVES	PRESENTE

Não Membros Presentes

FLÁVIO ARNS

ZEQUINHA MARINHO

DECISÃO DA COMISSÃO

(PL 4804/2019)

A COMISSÃO APROVA O RELATÓRIO, QUE PASSA A CONSTITUIR O PARECER DA CAE, FAVORÁVEL AO PROJETO, COM ACOLHIMENTO DA EMENDA Nº 1-CDH, NOS TERMOS DA EMENDA Nº 2– CAE (SUBSTITUTIVO)

31 de outubro de 2023

Senador EDUARDO GIRÃO

Presidiu a reunião da Comissão de Assuntos Econômicos

12



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 361, de 2022, da Senadora Rose de Freitas, que *torna obrigatória a divulgação, pela prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica, de informações relativas ao nível dos reservatórios de hidrelétricas.*

Relator: Senador **LUIS CARLOS HEINZE**

I – RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão o Projeto de Lei – PL - nº 361, de 2022, de autoria da Senadora Rose de Freitas, que “torna obrigatória a divulgação, pela prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica, de informações relativas ao nível dos reservatórios de hidrelétricas”.

O PL é composto por dois artigos. O primeiro determina que as distribuidoras de energia elétrica incluam na fatura enviada aos seus consumidores um endereço eletrônico no qual estejam dispostos, com



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

atualização semanal: o nível dos reservatórios de cada uma das usinas hidrelétricas integrantes do Sistema Interligado Nacional – SIN -; a data em que esse nível foi apurado; as fotos dos reservatórios mencionados, tiradas na data em que seus níveis foram apurados. Já o segundo artigo estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na Justificação da proposição, a autora destaca a importância de o consumidor verificar a real situação dos reservatórios das hidrelétricas e, com isso, comprovar a necessidade da cobrança das bandeiras vermelha e de escassez hídrica.

O PL foi remetido à Comissão de Meio Ambiente (CMA), onde foi aprovado no dia 5 de julho de 2023, e, em caráter terminativo, a esta Comissão.

Não foram apresentadas emendas no prazo previsto pelo art. 122, inciso II, alínea “c”, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

II – ANÁLISE

O RISF, em seu art. 104, estipula que a Comissão de Serviços de Infraestrutura – CI - tem competência para 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”*. Como o PL trata da prestação do serviço público de distribuição de energia elétrica, seu objeto se alinha claramente às competências da CI.

Sobre a constitucionalidade, a Constituição Federal – CF - estabelece, no art. 21, inciso XII, alínea “b”, que compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços e instalações de energia elétrica. Ressalta-se que a distribuição de energia elétrica



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

é um desses serviços. Adicionalmente, o art. 22, inciso IV, da CF prevê que compete privativamente à União legislar sobre energia. A CF também especifica, em seu art. 48, que cabe ao Congresso Nacional dispor sobre todas as matérias de competência da União. Importante notar que o PL nº 361, de 2022, não versa sobre matérias de competência exclusiva do Presidente da República explicitadas no art. 61 da CF. Assim, o tema tratado pelo PL nº 361, de 2022, orbita no campo de atuação material e legislativa do Poder Legislativo da União estabelecido pela CF.

Não foi identificado qualquer aspecto associado à injuridicidade da proposição.

O projeto não implica aumento de despesa ou diminuição de receita do Orçamento Geral da União - OGU -, de forma que não há óbice em relação ao atendimento aos preceitos das normas orçamentárias vigentes.

No que tange à técnica legislativa, é preciso ponderar que a proposição cria legislação esparsa, pois, em vez de modificar leis existentes, sugere uma nova. Isso desconsidera o inciso IV do art. 7º da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

No que tange ao mérito, cabe ressaltar que a autora do PL em análise identificou corretamente um problema que aflige o setor elétrico: a dificuldade de compreensão das chamadas bandeiras tarifárias. Contudo, pelas razões expostas a seguir, identificamos alguns aspectos que desaconselham a aprovação da proposição.

Primeiramente, deve ser observado que o nível dos reservatórios brasileiros já é divulgado periodicamente no site do Operador Nacional do Sistema Elétrico - ONS: <https://www.ons.org.br/paginas/energia-agora/reservatorios>. A partir dessa informação, poder-se-ia pressupor que, para



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

atender ao proposto pelo PL, bastaria às distribuidoras incluir esse endereço eletrônico nas faturas que enviam a seus consumidores. Contudo, o PL exige fotos atualizadas semanalmente dos reservatórios, gerando custos adicionais ao setor elétrico ou ao ONS, que inevitavelmente serão repassados aos consumidores.

Em segundo lugar, não é possível garantir que o consumidor acessará o endereço eletrônico disponibilizado na fatura. Ainda que o consumidor o acesse, a foto de um reservatório cheio ou vazio não é informação suficiente para um entendimento completo da situação conjuntural ou estrutural do setor elétrico.

Por exemplo, mesmo com um reservatório cheio, o ONS pode optar por usar termelétricas para preservar água, considerando uma previsão de crise hídrica para um futuro próximo. Ou seja, há risco de as fotos, sem uma contextualização adequada, gerarem efeito contrário ao pretendido pelo PL. A propósito, a razão das bandeiras tarifárias é justamente traduzir a situação hidrológica do sistema elétrico aos consumidores, utilizando as cores de um sinal de trânsito, de forma simplificada.

Em terceiro lugar, o PL pode sobrecarregar visualmente a fatura de energia elétrica, produzindo uma espécie de poluição visual do documento. Como resultado, informações básicas, como o consumo de energia elétrica, podem receber menos atenção por parte do consumidor. Para comprovar o risco apontado, cabe mencionar dois estudos: “Ensaio Comportamentais Aplicáveis a Consumidores de Energia Elétrica para Aperfeiçoamento das Bandeiras Tarifárias”, de autoria de Daniel Cardoso Danna¹, e “Ciências comportamentais

¹ Danna, Daniel Cardoso. *Ensaio Comportamentais Aplicáveis a Consumidores de Energia Elétrica para Aperfeiçoamento das Bandeiras Tarifárias. Dissertação – (Mestrado em Administração Pública)*. Brasília: Instituto Brasiliense de Direito Público - Escola de Administração de Brasília, 2019.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

e políticas públicas: o uso do SIMPLES MENTE em projetos de inovação”, de autoria de Antonio Claret Campos Filhos, João Sigora e Manuel Bonduki². Ambos os estudos mostram que as faturas de energia elétrica atuais não destacam adequadamente as bandeiras tarifárias e outras informações relevantes, o que prejudica o entendimento pelos consumidores desse adicional tarifário. Em virtude dessa conclusão, os estudos sugerem um *layout* mais limpo para essas faturas.

Em quarto lugar, o PL associou a disponibilização das informações e fotos dos reservatórios à compreensão da necessidade das bandeiras tarifárias. Nesse sentido, deve ser observado que os dois estudos citados anteriormente analisam justamente a visão negativa dos consumidores em relação às bandeiras tarifárias, ou seja, a rejeição a uma intervenção regulatória que, na prática, permite a redução do valor das tarifas de energia elétrica. Os autores apontam soluções diferentes daquelas propostas pelo PL, uma vez que concluem que a forma de apresentação das bandeiras tarifárias deve ser aprimorada.

Os aspectos acima apresentados ilustram a existência de evidências de que dificuldade de compreensão das bandeiras tarifárias está associada à forma como elas são apresentadas ao consumidor, inclusive por meio das faturas de energia elétrica. É preciso enfatizar que o enfrentamento desse problema envolve estudos experimentais com os próprios consumidores.

Só assim será possível identificar uma forma de apresentação dos aspectos conjunturais e estruturais do setor elétrico que justificaram uma cobrança adicional para cobrir o acionamento de usinas mais caras. Caso contrário, corremos o risco de gerar desinformação e prejudicar ainda mais o

² Campos Filho, Antonio Claret; Sigora, João; Bonduki, Manuel. *Ciências comportamentais e políticas públicas: o uso do SIMPLES MENTE em projetos de inovação*. Brasília: Enap, 2020.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

correto entendimento do setor elétrico, cujo funcionamento é complexo. Dessa forma, no lugar de aprovarmos uma determinação como a proposta pelo PL em análise, entendemos ser mais adequado sugerir ao Poder Executivo que dê atenção ao tema.

III – VOTO

Ante o exposto, nosso voto é pela rejeição do PL nº 361, de 2022.

Sala da Comissão, em de de 2024

Senador Confúcio Moura, Presidente

Senador LUIS CARLOS HEINZE, Relator

CSC



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 361, DE 2022

Torna obrigatória a divulgação, pela prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica, de informações relativas ao nível dos reservatórios de hidrelétricas.

AUTORIA: Senadora Rose de Freitas (MDB/ES)



[Página da matéria](#)

PROJETO DE LEI Nº DE 2022

Torna obrigatória a divulgação, pela prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica, de informações relativas ao nível dos reservatórios de hidrelétricas.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica fica obrigada a informar, na fatura de seus consumidores, um endereço eletrônico no qual estejam dispostas, com atualização semanal, as seguintes informações:

I - o nível dos reservatórios de cada uma das usinas hidrelétricas integrantes do Sistema Interligado Nacional;

II – a data em que o nível de que trata o inciso I do *caput* deste artigo foi apurado;

III - as fotos dos reservatórios de que trata o inciso I do *caput* deste artigo, tiradas na data em que os seus níveis foram apurados.

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

JUSTIFICAÇÃO

O consumidor brasileiro vem pagando, já faz alguns anos, cada vez mais caro pela sua energia elétrica. As justificativas apresentadas para os aumentos são várias: financiamento de investimentos na elevação da capacidade futura de geração e transmissão, falta de água nos reservatórios das hidrelétricas, necessidade de acionar termelétricas, subsídios a energias renováveis, subsídios a consumidores dependentes de termelétricas etc. O consumidor vem sofrendo com todos esses aumentos sem realmente poder verificar se as explicações dadas têm fundamento.

O mecanismo das bandeiras tarifárias, criado em 2015 pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), deveria servir para indicar para o consumidor o custo real da energia consumida e induzir eventuais mudanças em seu consumo. O sistema envolve quatro bandeiras: a verde, a amarela, a vermelha patamar 1 e a vermelha patamar 2. A ideia é incentivar o consumidor a desacelerar o consumo, de forma mais devagar na amarela e mais rápida na vermelha, para reduzir a demanda de energia e, com isso, os custos na geração. Ademais, as bandeiras evitam que o consumidor pague o custo do financeiro associado ao carregamento de custos não previstos com aquisição de energia elétrica incorridos pelas distribuidoras. Em setembro de 2021 entrou em vigor a Bandeira Escassez Hídrica, justificada em razão dos níveis muito baixos dos reservatórios das hidrelétricas.

Diante do exposto, apresento esta proposição com o intuito de obrigar as distribuidoras de energia elétrica a informarem, na fatura do consumidor, o endereço eletrônico onde estará divulgado o resultado da aferição dos níveis dos reservatórios de água, juntamente com relatório fotográfico relativo à data da aferição. Só assim o consumidor poderá verificar a real situação dos reservatórios e comprovar a necessidade da cobrança das bandeiras vermelha e de escassez hídrica.

Sala das Sessões,

Senadora ROSE DE FREITAS



SF/22409.51167-61



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 9, DE 2023

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, sobre o Projeto de Lei nº 361, de 2022, da Senadora Rose de Freitas, que Torna obrigatória a divulgação, pela prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica, de informações relativas ao nível dos reservatórios de hidrelétricas.

PRESIDENTE: Senadora Leila Barros

RELATOR: Senador Carlos Viana

RELATOR ADHOC: Senadora Damares Alves

05 de julho de 2023



PARECER Nº DE 2023

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, sobre o Projeto de Lei nº 361, de 2022, da Senadora Rose de Freitas, que *torna obrigatória a divulgação, pela prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica, de informações relativas ao nível dos reservatórios de hidrelétricas*.

Relator: Senador **CARLOS VIANA**

I – RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão o Projeto de Lei (PL) nº 361, de 2022, de autoria da Senadora Rose de Freitas, que “torna obrigatória a divulgação, pela prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica, de informações relativas ao nível dos reservatórios de hidrelétricas”.

O PL é composto por dois artigos. O primeiro determina que as distribuidoras de energia elétrica incluam na fatura enviada aos seus consumidores um endereço eletrônico no qual estejam dispostos, com atualização semanal: o nível dos reservatórios de cada uma das usinas hidrelétricas integrantes do Sistema Interligado Nacional (SIN); a data em que esse nível foi apurado; as fotos dos reservatórios mencionados, tiradas na data em que seus níveis foram apurados. Já o segundo artigo estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na Justificação da proposição, a autora destaca a importância de o consumidor verificar a real situação dos reservatórios das hidrelétricas e, com isso, comprovar a necessidade da cobrança das bandeiras vermelha e de escassez hídrica.

O PL foi remetido a esta Comissão e, em caráter terminativo, à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI).

Não foram apresentadas emendas no prazo previsto pelo art. 122, inciso II, alínea “c”, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

II – ANÁLISE

O art. 102-F do RISF estabelece que compete à Comissão de Meio Ambiente (CMA) opinar sobre assuntos pertinentes à defesa do meio ambiente. Entre os assuntos destacados pelo referido artigo, menciona-se a “proteção do meio ambiente, controle da poluição, conservação da natureza e defesa do solo, dos recursos naturais e genéticos, das florestas, da caça, da pesca, da fauna, da flora e dos recursos hídricos”. Verifica-se, portanto, que a matéria tratada pelo PL se enquadra nas competências previstas pelo art. 102-F do RISF, uma vez que as hidrelétricas utilizam um recurso hídrico para gerar energia elétrica.

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

De início, louvamos a preocupação da autora do PL quanto à necessidade de o Estado atuar para informar os consumidores de energia elétrica acerca da situação dos reservatórios das hidrelétricas. A divulgação nas faturas de energia elétrica do endereço eletrônico no qual serão disponibilizados o nível dos reservatórios e a foto desses últimos dará aos consumidores informações concretas sobre o que as autoridades do setor elétrico utilizam para justificar elevações nas tarifas e o acionamento das bandeiras tarifárias. Trata-se de uma medida com potencial para racionalizar o consumo de energia elétrica e, com isso, preservar o meio ambiente.

Em situações de escassez hídrica, como grande parte da nossa geração de energia elétrica é oriunda de hidrelétricas, o ideal é que todos nós reduzamos o consumo de energia elétrica. Com isso, evitamos que sejam acionadas termelétricas emissoras de gases causadores de efeito estufa. As bandeiras tarifárias, embora tenham esse objetivo, não o atingem, conforme já constatado pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Ou seja, elas não são suficientes para mudar o comportamento do consumidor de energia elétrica, de forma que é necessário pensarmos em outras soluções, tais como a proposta pelo PL em análise.

De fato, a concretude que a foto de um reservatório vazio possibilita é capaz de fazer com que as pessoas sejam instadas a adotar um comportamento em prol da redução do consumo de energia elétrica. Apertar um simples interruptor de luz estará associado à lembrança de um

reservatório seco, o que pode fazer com que as pessoas cogitem se é realmente necessário utilizar a eletricidade naquele momento.

Destacamos, ainda, que a imagem de um reservatório vazio pode ter impacto para além do setor elétrico, na medida em que incentiva o uso racional da água, preservando um bem essencial à vida humana, sobretudo em um momento de escassez hídrica.

Do exposto, nota-se que a proposição apresenta impactos positivos para o meio ambiente. Os incentivos por ela dados constituem atos de cidadania e revelam preocupação com as gerações futuras e com o planeta Terra.

III – VOTO

Ante o exposto, nosso voto é pela aprovação do PL nº 361, de 2022.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



Relatório de Registro de Presença
CMA, 05/07/2023 às 09h - 22ª, Extraordinária
Comissão de Meio Ambiente

Bloco Parlamentar Democracia (PDT, MDB, PSDB, PODEMOS, UNIÃO)			
TITULARES		SUPLENTE	
MARCIO BITTAR		1. CARLOS VIANA	PRESENTE
JAYME CAMPOS		2. PLÍNIO VALÉRIO	PRESENTE
CONFÚCIO MOURA	PRESENTE	3. VENEZIANO VITAL DO RÊGO	PRESENTE
GIORDANO	PRESENTE	4. ALESSANDRO VIEIRA	
MARCOS DO VAL		5. CID GOMES	
LEILA BARROS	PRESENTE	6. RANDOLFE RODRIGUES	

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PT, PSD, REDE)			
TITULARES		SUPLENTE	
MARGARETH BUZETTI	PRESENTE	1. VANDERLAN CARDOSO	
ELIZIANE GAMA		2. NELSON TRAD	
VAGO		3. OTTO ALENCAR	PRESENTE
JAQUES WAGNER	PRESENTE	4. BETO FARO	
FABIANO CONTARATO		5. TERESA LEITÃO	
JORGE KAJURU	PRESENTE	6. ANA PAULA LOBATO	

Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)			
TITULARES		SUPLENTE	
ROGERIO MARINHO		1. WELLINGTON FAGUNDES	PRESENTE
ZEQUINHA MARINHO	PRESENTE	2. JORGE SEIF	
JAIME BAGATTOLI	PRESENTE	3. CARLOS PORTINHO	

Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)			
TITULARES		SUPLENTE	
TEREZA CRISTINA		1. LUIS CARLOS HEINZE	
DAMARES ALVES	PRESENTE	2. MECIAS DE JESUS	PRESENTE

Não Membros Presentes

PROFESSORA DORINHA SEABRA
ANGELO CORONEL
PAULO PAIM

DECISÃO DA COMISSÃO**(PL 361/2022)**

APROVADO O RELATÓRIO DO SENADOR CARLOS VIANA, LIDO ADHOC PELA SENADORA DAMARES ALVES, QUE PASSA A CONSTITUIR O PARECER DA COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, FAVORÁVEL AO PROJETO DE LEI N° 361 DE 2022.

05 de julho de 2023

Senadora LEILA BARROS

Presidente da Comissão de Meio Ambiente

13



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Wellington Fagundes

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 2.931, de 2022, do Senador Jayme Campos, que *altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar a prioridade dos trechos de rodovias federais com mais acidentes nos planos de investimento do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes*.

Relator: Senador **WELLINGTON FAGUNDES**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei (PL) nº 2.931, de 2022, do Senador Jayme Campos, que “altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar a prioridade dos trechos de rodovias federais com mais acidentes nos planos de investimento do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes” (DNIT). A lei referida é a de criação dessa autarquia.

O PL possui dois artigos. O primeiro altera o art. 82 da Lei nº 10.233, de 2001, acrescentando-lhe um § 5º. O novo parágrafo determina que “[no] cumprimento das funções de manutenção, conservação, restauração e ampliação de rodovias federais [...], o DNIT dará prioridade aos trechos com maiores índices de acidentes”.

O segundo artigo é a cláusula de vigência imediata, com produção de efeitos a partir de 1º de janeiro do ano seguinte à publicação da lei que resultar da aprovação do PL.

**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador Wellington Fagundes

A justificação do PL relembra os mais de 5 mil mortos registrados apenas em rodovias federais todos os anos, aduzindo que a “priorização de obras em rodovias com um grande volume de acidentes de trânsito representa uma oportunidade de redução tanto de perdas humanas, como materiais”.

O PL foi distribuído apenas a esta Comissão, a quem cabe a decisão terminativa. Não lhe foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Passamos a analisar a matéria, tanto no mérito, à luz das competências regimentais desta Comissão, quanto em seus aspectos formais, por se tratar de decisão terminativa.

Do ponto de vista formal, a matéria encontra amparo na competência privativa da União de legislar sobre trânsito e transportes (art. 22, XI, da Constituição). Quanto à juridicidade, o projeto de lei é a forma adequada para veicular as alterações propostas, e o texto possui os necessários atributos de novidade, abstratividade e generalidade.

Cabe esclarecer que o PL não incide sobre a hipótese de iniciativa privativa do Presidente da República, já que não trata da organização do DNIT, e sequer cria prerrogativas para a autarquia, mas sim orienta o exercício de suas competências já existentes. O próprio texto as cita, quais sejam, a de “administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias” (art. 82, IV, da Lei nº 10.233, de 2001) e a de “gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias” (art. 82, V).

A tramitação do PL obedeceu às normas regimentais.

Sua técnica legislativa é adequada, sendo necessária apenas uma atualização terminológica em função da vigência da Lei nº 14.599, de 19 de junho de 2023, posterior à apresentação do PL, que consagrou “sinistro” como



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Wellington Fagundes

o vocábulo padrão para designação de colisões, atropelamentos e outras ocorrências antes chamadas “acidentes de trânsito”.

No mérito, acreditamos que a alteração proposta trará necessário balizamento à atuação do DNIT, direcionando a autarquia a aplicar recursos onde há mais potencial de salvar vidas e reduzir danos materiais, em consonância com os princípios constitucionais da preservação da vida e da eficiência na prestação de serviços públicos.

III – VOTO

Em função do exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do PL nº 2.931, de 2022, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº -

Substitua-se, em todo o texto do PL nº 2.931, de 2022, a expressão “acidentes” por “sinistros”.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 2931, DE 2022

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar a prioridade dos trechos de rodovias federais com mais acidentes nos planos de investimento do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

AUTORIA: Senador Jayme Campos (UNIÃO/MT)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador JAYME CAMPOS

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar a prioridade dos trechos de rodovias federais com mais acidentes nos planos de investimento do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 82 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 82.

.....

.....

§ 5º No cumprimento das funções de manutenção, conservação, restauração e ampliação de rodovias federais, de que tratam os incisos IV e V do *caput*, o DNIT dará prioridade aos trechos com maiores índices de acidentes.” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de janeiro do ano subsequente.

JUSTIFICAÇÃO

Uma das consequências diretas da má qualidade das nossas rodovias é a grande quantidade de acidentes registrados. De acordo com a Polícia Rodoviária Federal, apenas em 2021, mesmo com a redução do tráfego de veículos causada pela pandemia da covid-19, foram registrados mais de 52,7 mil acidentes com vítimas nas rodovias federais brasileiras, que



SF/22421.29683-03

resultaram em cerca de 71,7 mil feridos e 5,4 mil óbitos, cifra que consideramos elevada em comparação com outros países, e que infelizmente representou aumento em relação ao ano anterior.

Ao todo, 113 rodovias federais brasileiras registraram acidentes em 2021. No nosso estado, Mato Grosso, passam a BR-163, a 7ª rodovia mais perigosa do País, que registrou 1.930 acidentes, e a BR-364, 8ª colocada, onde houve 1.781 ocorrências.

Os tipos mais frequentes de acidentes são a colisão, a saída de pista e o capotamento, que juntos respondem por 80% das mortes. São desastres que podem ser provocados pelo excesso de velocidade ou pela imprudência, mas também pela má geometria das pistas ou por sua falta de conservação.

A priorização de obras em rodovias com um grande volume de acidentes de trânsito representa uma oportunidade de redução tanto de perdas humanas, como materiais. O custo anual estimado dos acidentes ocorridos em rodovias federais no Brasil pela Confederação Nacional do Transporte chegou a R\$ 12,19 bilhões em 2021.

Acreditamos que o Governo Federal deva utilizar o nível de acidentes em rodovias não só como um indicador para a priorização das concessões para a administração privada, como também para a seleção das obras que serão contempladas com investimentos públicos diretos – tanto a manutenção e conservação, que podem melhorar as condições de trafegabilidade nos trechos críticos, quanto a restauração e a ampliação, que podem solucionar problemas de projeto ou de execução. Embora ainda sejam necessárias análises de demanda, a nosso ver, o indicador do nível de acidentes é capaz de identificar os principais pontos de gargalo para a priorização dos escassos recursos públicos destinados às obras de infraestrutura rodoviária.

Contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta urgente matéria.

Sala das Sessões,

Senador JAYME CAMPOS



SF/22421.29683-03

LEGISLAÇÃO CITADA

- 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>
- art82

14



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador VANDERLAN CARDOSO

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 2.973, de 2023, do Senador Zequinha Marinho, 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.*

Relator: Senador **VANDERLAN CARDOSO**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 2.973, de 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.

O PL nº 2.973, de 2023, de autoria do Senador Zequinha Marinho, foi apresentado em 7 de junho de 2023 e distribuído à CI para apreciação em decisão terminativa.

O PL é constituído de dois artigos. O art. 1º altera e acrescenta diversos dispositivos à Lei nº 7.805, de 1989, e o art.2º constitui a cláusula de vigência.

As modificações à Lei nº 7.805, de 1989, são as seguintes:

- Altera o art. 3º para dispor que, na ausência do órgão ambiental competente responsável pelo licenciamento ambiental prévio, a Secretaria de Estado da área ambiental assumirá essa tarefa;

- Altera o art. 5º para permitir que não apenas pessoas físicas e cooperativas de garimpeiros, mas também firmas individuais ou empresas legalmente habilitadas, possam obter permissão de lavra garimpeira (PLG);
- Altera o art. 7º para admitir a permissão de lavra garimpeira em área de manifesto de mina, ou de concessão de lavra, quando houver viabilidade técnica e econômica das substâncias minerais garimpáveis citadas no §1º do art. 10. Deixa de ser exigida a viabilidade técnica e econômica em ambos os regimes – de permissão de lavra e de concessão de lavra; substitui-se, também, o nome do órgão regulador do setor mineral, de Departamento Nacional de Produção Mineral – DNPM, para Agência Nacional de Mineração – ANM;
- Como o novo art. 7º inclui só o *caput*, ficam excluídos, implicitamente, os §1º e §2º do art. 7º. O §1º estabelece que, se o titular da área de manifesto de mina ou de concessão de lavra se recusar a aceitar a lavra garimpeira nessa área, ele terá um prazo de 90 (noventa) dias para apresentar um projeto de pesquisa para a inclusão de uma nova substância ao título original, se necessário; o §2º determina que, caso o titular da área de manifesto de mina ou de concessão de lavra não apresente o projeto de pesquisa dentro desse prazo, a permissão de lavra garimpeira será outorgada;
- Acrescenta um art. 7º-A para dispor especificamente sobre a outorga em áreas oneradas por requerimento de autorização de pesquisa ou autorização de pesquisa e não oneradas por manifesto de mina ou concessão de lavra; trata-se de áreas não alcançadas pelo art. 7º. O novo art. 7º-A estabelece que:
 - a ANM poderá, a seu critério, outorgar permissão de lavra garimpeira ou licenciamento em área onerada por requerimento de autorização de pesquisa ou por autorização de pesquisa, desde que haja viabilidade técnica e econômica para o aproveitamento mineral em ambos os regimes, e desde que o requerimento de permissão de lavra garimpeira ou licenciamento incida sobre minério diferente daquele mencionado no requerimento ou título prioritário;
 - caso haja interferência entre o requerimento de permissão de lavra garimpeira ou licenciamento e a área onerada, o titular da autorização de pesquisa terá 30 (trinta) dias para concordar ou

discordar da concessão da permissão de lavra garimpeira ou licenciamento na área onerada;

- havendo a concordância do titular do alvará de pesquisa com a outorga da permissão de lavra garimpeira ou licenciamento, serão seguidos os termos da legislação aplicável ao caso;
- se o titular do alvará não concordar com a outorga da permissão de lavra garimpeira ou do licenciamento, a ANM decidirá sobre a possibilidade de conceder essas outorgas quando for constatada a viabilidade técnica e econômica da exploração mineral em ambos os regimes;
- a permissão de lavra garimpeira e o licenciamento em questão não poderão abranger mais de 25% (vinte e cinco por cento) da área onerada por alvará de pesquisa ou requerimento de autorização de pesquisa;
- a permissão de lavra garimpeira e o licenciamento, quando outorgados nestas condições, terão validade máxima de cinco anos, podendo ser renovados por igual período;
- o titular do alvará de pesquisa perderá o direito de contestação 90 (noventa) dias após a publicação da portaria de lavra em nome do requerente da área onerada sobre a qual incidiu a permissão de lavra garimpeira ou o licenciamento;
- não será emitida guia de utilização ao titular da área outorgada na área correspondente à permissão de lavra garimpeira ou ao licenciamento concedido;
- a permissão de lavra garimpeira e o licenciamento já outorgados serão integralmente mantidos em caso de extinção do título prioritário da área, e seguirão a legislação aplicável ao regime de permissão de lavra garimpeira e de licenciamento;
- a ANM poderá admitir ao proprietário da área superficiária o licenciamento de manifesto de mina sobre minério existente no requerimento ou título prioritário se for comprovada a sua viabilidade técnica e econômica e o proprietário da área atuar como empresa de mineração;
- a solicitação de permissão de lavra garimpeira ou de licenciamento se estende a todos os registros protocolados na ANM, aprovados ou em tramitação, inclusive aqueles que possuem áreas sobrepostas;

- altera o §1º do art. 10 para incluir o manganês e o cobre como minerais garimpáveis;
- repete, sem qualquer alteração, o art. 16, que estabelece que a concessão de lavras requer prévio licenciamento pelo órgão ambiental competente.

O autor justificou sua iniciativa argumentando que “há milhares de requerimentos e alvarás de pesquisa que oneram nosso território e que tornam milhares de quilômetros quadrados indisponíveis para a atividade minerária de pequeno porte”. Por isso, defende a possibilidade de outorga de permissão de lavra garimpeira ou de licenciamento em área onerada por requerimento de autorização de pesquisa ou autorização de pesquisa quando houver viabilidade técnica e econômica para o aproveitamento mineral em ambos os regimes. Defende também que, caso não haja concordância do titular do requerimento de autorização de pesquisa ou da própria autorização de pesquisa, a ANM deve ter o poder de outorgar a permissão de lavra garimpeira, sob determinadas condições.

O autor destaca que a proposição facilitará a regularização dos garimpos clandestinos, o que pode beneficiar os trabalhadores envolvidos na atividade, proteger o meio ambiente, e aumentar a arrecadação da Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CFEM).

À proposição não foram apresentadas emendas até o momento.

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. Há, portanto, a aderência das competências da CI ao tema tratado pelo projeto de lei em análise.

Inicialmente, no que se refere à constitucionalidade, é importante mencionar que o art. 20, inciso IX, da Constituição Federal (CF), estabelece que os recursos minerais, incluindo os recursos do subsolo, são bens da União. A CF também prevê, em seu art. 21, inciso XXV, que compete à União *estabelecer as áreas e as condições para o exercício da atividade de garimpagem, em forma associativa*. O assunto também está em conformidade com as competências da União para legislar sobre o tema (art. 22, XII, CF)

Já em seu art. 48, a CF estabelece que é atribuição do Congresso Nacional dispor sobre todas as matérias de competência da União. Por fim, o PL nº 2.973, de 2023, não trata de matérias de competência exclusiva do Presidente da República explicitadas no art. 61 da CF. Dessa forma, o tema tratado pelo PL nº 2.973, de 2023, orbita no campo de atuação material e legislativa do Poder Legislativo da União estabelecido pela Constituição Federal.

Importante mencionar, ainda, que a proposição não promove aumento de despesa ou diminuição de receita do Orçamento Geral da União (OGU) e atende aos preceitos das normas orçamentárias vigentes.

No mérito, é louvável a intenção do autor de facilitar a exploração de áreas oneradas por requerimentos e autorizações de pesquisa e que estão ociosas. A dinamização da garimpagem e a regularização de garimpos clandestinos traz benefícios para os próprios garimpeiros, que passam a contar com mais oportunidades de trabalho e também mais proteção do Estado. É igualmente importante salientar que o PL prevê que, no processo de permitir a lavra garimpeira nas áreas já oneradas, os titulares do requerimento ou da autorização de pesquisa poderão se pronunciar e consentir com a lavra garimpeira no local.

A proposição também tem o mérito de manter a autonomia da ANM de poder outorgar a permissão de lavra garimpeira ou o licenciamento, em determinadas condições, quando não há anuência do titular da autorização de pesquisa ou do titular do requerimento de autorização de pesquisa.

Igualmente importante é o impacto que a proposição deve ter na arrecadação da CFEM. A regularização de garimpos ilegais e a expansão da atividade garimpeira certamente contribuirão para reforçar os recursos destinados aos entes da Federação beneficiários dessa compensação.

III – VOTO

Diante do exposto, nos pronunciamos pela constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade do Projeto de Lei nº 2.973, de 2023, e, no mérito, votamos pela sua **aprovação**.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 2973, DE 2023

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.

AUTORIA: Senador Zequinha Marinho (PODEMOS/PA)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO
PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

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.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.805, de 18 de julho de 1989, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 3º A outorga da permissão de lavra garimpeira depende de prévio licenciamento ambiental concedido pelo órgão ambiental competente ou, na sua ausência, pela Secretaria de Estado da área ambiental" (NR).

"Art. 5º A permissão de lavra garimpeira será outorgada a brasileiro, pessoa natural, firma individual ou empresas legalmente habilitadas e a cooperativa de garimpeiros, autorizada a funcionar como empresa de mineração, sob as seguintes condições:

....." (NR)

"Art. 7º A critério da Agência Nacional Mineral-ANM, será admitida a permissão de lavra garimpeira em área de manifesto de mina ou de concessão de lavra, com autorização do titular, quando houver viabilidade técnica e econômica de substâncias minerais descritas no § 1º do art. 10º." (NR).

"Art. 7º-A A critério da Agência Nacional de Mineração - ANM será admitida a outorga de permissão de lavra garimpeira ou de licenciamento em área onerada por requerimento de autorização de pesquisa ou autorização de pesquisa, quando:

I – houver viabilidade técnica e econômica para o aproveitamento mineral em ambos os regimes; e

II – o requerimento de permissão de lavra garimpeira ou licenciamento incidir sobre minério diferente do existente no requerimento ou título prioritário.



§ 1º Havendo interferência entre o requerimento de permissão de lavra garimpeira ou licenciamento e a área onerada, a ANM comunicará o fato ao titular da autorização de pesquisa para que, no prazo de 30 (trinta) dias, ele se manifeste sobre a anuência à concessão de permissão de lavra garimpeira ou licenciamento na área onerada.

§ 2º Havendo a concordância do titular do alvará de pesquisa à outorga da permissão de lavra garimpeira ou licenciamento, o requerimento de permissão de lavra garimpeira ou licenciamento terá a tramitação nos termos da legislação aplicável ao caso.

§ 3º Não havendo a anuência do titular do alvará, a ANM, em conformidade com critérios estabelecidos em regulamento, decidirá sobre a possibilidade de outorga da permissão de lavra garimpeira ou do licenciamento, e poderá concedê-la quando for constatada a viabilidade técnica e econômica da exploração mineral por ambos os regimes.

§ 4º A permissão de lavra garimpeira e o licenciamento mencionado neste artigo não poderão ultrapassar 25% (vinte e cinco por cento) da área onerada por alvará de pesquisa ou requerimento de autorização de pesquisa.

§ 5º O prazo de validade da permissão de lavra garimpeira e do licenciamento outorgados nos termos deste artigo será de, no máximo, 5 (cinco) anos, renováveis por igual período pela ANM.

§ 6º Passados 90 (noventa) dias da publicação da portaria de lavra em nome do requerente da área onerada sobre a qual incidiu a permissão de lavra garimpeira ou o licenciamento, não haverá mais possibilidade de contestação por parte do titular do alvará de pesquisa.

§ 7º Não será emitida guia de utilização ao titular da área outorgada na área correspondente à permissão de lavra garimpeira ou ao licenciamento concedido nos termos deste artigo.

§ 8º Em caso de extinção do título prioritário da área, a permissão de lavra garimpeira e o licenciamento já outorgados serão integralmente mantidos, regendo-se pela legislação aplicável ao regime de permissão de lavra garimpeira e de licenciamento.

§ 9º A ANM, respeitados os termos do §4º, poderá admitir ao proprietário da área superficiária o licenciamento de manifesto



de mina sobre minério existente no requerimento ou título prioritário quando:

I – ficar comprovado a sua viabilidade técnica e econômica; e

II – o proprietário da área funcionar como empresa de mineração.

§ 10. A solicitação de permissão de lavra garimpeira ou de licenciamento se estende a todos os registros protocolados na ANM, aprovados e/ou em tramitação, inclusive aqueles em que houver sobreposição de áreas.”

“Art. 10º -:

§ 1º São considerados minerais garimpáveis o ouro, o diamante, a cassiterita, a columbita, a tantalita e wolframita, nas formas aluvionar, eluvionar e coluvial; a sheelita, as demais gemas, o rutilo, o quartzo, o berilo, a muscovita, o espodumênio, a lepidolita, o feldspato, a mica, o manganês, o cobre e outros, em tipos de ocorrência que vierem a ser indicados, a critério da ANM.

.....” (NR)

“Art. 16. A concessão de lavras depende de prévio licenciamento do órgão ambiental competente.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O subsolo brasileiro tem grande potencial mineral, não só pelo volume de suas riquezas, mas também pela diversidade e qualidade dos minérios existentes. Ocorre que há milhares de requerimentos e alvarás de pesquisa que oneram nosso território e que tornam milhares de quilômetros quadrados indisponíveis para a atividade minerária de pequeno porte.

Os bens minerais de nosso País constituem patrimônio comum de todo o povo brasileiro e, por essa razão, devem ser explorados de forma a beneficiar a maior parcela possível da população.



A Lei no 7.805, de 1989, que cria o regime de permissão de lavra garimpeira (PLG) tem o mérito de favorecer a democratização do aproveitamento mineral, posto que viabilize a lavra garimpeira em áreas que não estão sendo exploradas, mesmo que estas estejam formalmente oneradas. O art. 7º da Lei admite a *permissão de lavra garimpeira em área de manifesto de mina ou de concessão de lavra, com autorização do titular, quando houver viabilidade técnica e econômica no aproveitamento por ambos os regimes*.

É preciso, contudo, ir além. Enormes áreas continuam indisponíveis para o pequeno minerador em virtude de estarem oneradas por requerimentos de pesquisa e autorizações de pesquisa.

Não faz sentido, por exemplo, impedir a exploração de minerais destinados à construção civil, como areia e saibro, só porque uma área é onerada por autorização de pesquisa para outro mineral.

Por isso, deve ser admitida, igualmente, a possibilidade de outorga de permissão de lavra garimpeira ou de licenciamento em área onerada por requerimento de autorização de pesquisa ou autorização de pesquisa. Quando houver viabilidade técnica e econômica para o aproveitamento mineral em ambos os regimes, não há razão para vedar, de antemão, a outorga de permissão de lavra garimpeira. Se o titular da autorização de pesquisa anuir, não deve haver impedimento. Se o titular não concordar, a ANM deve ter a possibilidade de autorizar a PLG, em consonância com critérios previamente estabelecidos em regulamento.

Confiamos que a ANM, balizada por critérios técnicos e impessoais, saberá julgar o que é melhor e mais justo para as partes e para o País. Por essa razão, acrescentamos um art. 7º-A a Lei nº 7.805, de 1989, com vistas a explicitar as condições em que poderá haver a lavra garimpeira em área onerada por autorização de pesquisa.

A permissão de lavra garimpeira e o licenciamento poderão ser concedidos quando o minério for diferente daquele objeto do requerimento ou da autorização de pesquisa. O prazo da permissão ou do licenciamento será de no máximo três anos, renováveis a critério da ANM, e a área outorgada não poderá ultrapassar vinte e cinco



por cento da área onerada pelo requerimento ou pela autorização de pesquisa. E, caso ocorra à extinção do direito do titular da autorização de pesquisa, a permissão de lavra ou o licenciamento serão mantidos e passarão a reger-se pela legislação relativa à permissão de lavra e o regime de licenciamento.

Adicionalmente, alteramos a redação do art. 10 da Lei para acrescentar o manganês e o cobre ao rol de substâncias minerais garimpáveis e para estender, também ao CTAPME (Comitê Interministerial de Análise de Projetos de Minerais Estratégicos) a competência para indicar quais minerais podem ser objeto de lavra garimpeira.

Acreditamos que as alterações aqui propostas assegurarão uma exploração mais equitativa das riquezas do País e, em particular, afastarão alguns obstáculos que há muito tempo vêm prejudicando o trabalho dos garimpeiros, uma categoria que merece ser apoiada.

A autorização aqui preconizada será, inclusive, um passo importante na regularização dos atuais garimpos clandestinos, o que trará benefícios para os trabalhadores e para o meio ambiente. Também, antecipa-se um salto na arrecadação da Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CFEM), recurso de enorme importância para as comunidades locais e que poderá ser destinado aos estados e municípios sem sofrer os limites do “Teto de Gastos”.

Estamos certos de que o desenvolvimento da pequena mineração dinamizará as comunidades locais e trará benefícios para o País como um todo.

Certos do mérito da proposição, contamos com o apoio de nossos estimados Pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador Zequinha Marinho
PL/PA



LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 7.805, de 18 de Julho de 1989 - Lei da Exploração Mineral - 7805/89
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1989;7805>

15



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Laércio Oliveira

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 6/2024 - CI, com o objetivo de instruir o PL 2736/2021, que “altera a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, que institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências, para dispor sobre sua forma de pagamento” seja incluído o seguinte convidado:

- representante da Administradora de Meios de Pagamento Eletrônico de Fretes - AMPEF.

Sala da Comissão, 8 de março de 2024.

Senador Laércio Oliveira
(PP - SE)



16



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, que na Audiência Pública objeto do RQS 34/2023 seja incluído o seguinte convidado:

- representante Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional - MDR.

Sala da Comissão, 27 de fevereiro de 2024.

Senador Confúcio Moura
(MDB - RO)



17



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Zequinha Marinho

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 4/2024 - CI seja incluído o seguinte convidado:

- o Senhor Eduardo Nery, Diretor-Geral da ANTAQ.

Sala da Comissão, 14 de março de 2024.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)



18

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 355/2020, que “altera os artigos 70 e 72 do Decreto-lei n.º 227, de 28 de fevereiro de 1967, que instituiu o Código de Minas; o parágrafo 1º do art. 10 da Lei nº 7.805, de 18 de julho de 1989, que cria o regime de permissão de lavra garimpeira, extingue o regime de matrícula, e dá outras providências; e o art. 2º da Lei nº 11.685, de 02 de junho de 2008, que institui o Estatuto do Garimpeiro”.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- representante Agência Nacional de Mineração;
- representante Ministério da Justiça e da Segurança Pública;
- representante Instituto Escolhas;
- representante 4º CCR do Ministério Público Federal;
- representante Entidade Ambientalista.

JUSTIFICAÇÃO

A questão da definição de garimpagem, garimpo e garimpeiro é da mais suma importância, pois repercute no favorecimento que o Estado deve à organização da atividade garimpeira em cooperativas, como manda o art. 174, § 3º e 4º da Constituição da República. É certo que o decorrer dos anos, desde a promulgação da Constituição, permitiu profundas evoluções nas práticas do garimpo como mineração artesanal e de pequena escala, e se faz necessário adequar



o ordenamento jurídico à realidade da extração mineral brasileira. Ao lado disso, a intensificação dos impactos ambientais do garimpo exige maior cuidado do legislador ao conferir o regime de permissão de lavra garimpeira a formas de extração mineral de maior impacto. Desse modo, se faz necessária a realização de audiência pública, a fim de instruir a matéria.

Sala da Comissão, 18 de março de 2024.

Senador Beto Faro
(PT - PA)



19



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Wellington Fagundes

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 6/2024 - CI, com o objetivo de instruir o PL 2736/2021, que “altera a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, que institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências, para dispor sobre sua forma de pagamento”, seja incluído o seguinte convidado:

- Associação Nacional de Transporte de Cargas - ANATC

Sala da Comissão, 19 de março de 2024.

Senador Wellington Fagundes
(PL - MT)



20



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Wellington Fagundes

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 3/2024 - CI, com objetivo de instruir o PL 4392/2023, 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 aempresas sul-americanas na Amazônia Legal”, sejam incluídos os seguintes convidados:

- Representante da ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas
- Representante da IATA - Associação Internacional de Transportes Aéreos
- Representante da ALTA - Associação Latino-Americana e do Caribe

Sala da Comissão, 19 de março de 2024.

Senador Wellington Fagundes
(PL - MT)



21



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Veneziano Vital do Rêgo

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 528/2020, que “dispõe sobre a promoção da mobilidade sustentável de baixo carbono e a captura e a estocagem geológica de dióxido de carbono; institui o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), o Programa Nacional de Diesel Verde (PNDV) e o Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano; e altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, 9.847, de 26 de outubro de 1999, 8.723, de 28 de outubro de 1993, e 13.033, de 24 de setembro de 2014”.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- representante Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços;
- representante Ministério da Fazenda;
- representante Ministério de Minas e Energia;
- representante Petrobras;
- representante Confederação Nacional da Indústria;
- representante Associação Brasileira do Biogás — Abiogás;
- representante Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado — ABEGÁS;
- representante Associação Brasileira das Indústrias de Vidro — ABIVIDRO;



• representante Associação Brasileira da Indústria Química —
ABIQUIM.

Sala da Comissão, de de .

Senador Veneziano Vital do Rêgo
(MDB - PB)



22



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Veneziano Vital do Rêgo

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 19/2024 - CI, com o objetivo de instruir o PL 528/2020, que “dispõe sobre a promoção da mobilidade sustentável de baixo carbono e a captura e a estocagem geológica de dióxido de carbono; institui o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), o Programa Nacional de Diesel Verde (PNDV) e o Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano; e altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, 9.847, de 26 de outubro de 1999, 8.723, de 28 de outubro de 1993, e 13.033, de 24 de setembro de 2014” sejam incluídos os seguintes convidados:

- representante ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas;
- representante UNICA - União da Indústria de Cana-de-Açúcar.

Sala da Comissão, 3 de abril de 2024.

Senador Veneziano Vital do Rêgo
(MDB - PB)



23



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Wellington Fagundes

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 3/2024 - CI, com objetivo de instruir o PL 4392/2023, 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”, seja incluído o seguinte convidado:

Dr. José Roberto Tadros, presidente da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC)

Sala da Comissão, 26 de março de 2024.

Senador Wellington Fagundes
(PL - MT)



24



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Veneziano Vital do Rêgo

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 19/2024 - CI, com o objetivo de instruir o PL 528/2020, que “dispõe sobre a promoção da mobilidade sustentável de baixo carbono e a captura e a estocagem geológica de dióxido de carbono; institui o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), o Programa Nacional de Diesel Verde (PNDV) e o Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano; e altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, 9.847, de 26 de outubro de 1999, 8.723, de 28 de outubro de 1993, e 13.033, de 24 de setembro de 2014” sejam incluídos os seguintes convidados:

- representante ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas;
- representante UNICA - União da Indústria de Cana-de-Açúcar.

Sala da Comissão, 3 de abril de 2024.

Senador Veneziano Vital do Rêgo
(MDB - PB)

