



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 6ª REUNIÃO - SEMIPRESENCIAL

(1ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura)

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

Presidente: Senador Confúcio Moura

Vice-Presidente: Senadora Augusta Brito



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**6ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA - SEMIPRESENCIAL, DA 1ª SESSÃO
LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM**

6ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA - SEMIPRESENCIAL

terça-feira, às 09 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	REQ 23/2023 - CI - Não Terminativo -		9
2	REQ 24/2023 - CI - Não Terminativo -		13
3	REQ 25/2023 - CI - Não Terminativo -		15
4	REQ 26/2023 - CI - Não Terminativo -		17
5	REQ 27/2023 - CI - Não Terminativo -		19
6	PL 4643/2020 - Não Terminativo -	SENADOR WEVERTON	22

7	PL 1717/2019 - Terminativo -	SENADOR WELLINGTON FAGUNDES	31
8	PL 877/2022 - Terminativo -	SENADOR WEVERTON	41

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Confúcio Moura

VICE-PRESIDENTE: Senadora Augusta Brito

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE
Bloco Parlamentar Democracia(PDT, MDB, PSDB, REDE, PODEMOS, UNIÃO)			
Jayme Campos(UNIÃO)(2)	MT 3303-2390 / 2384 / 2394	1 Efraim Filho(UNIÃO)(2)	PB 3303-5934 / 6116 / 5931
Soraya Thronicke(UNIÃO)(2)	MS 3303-1775	2 Jader Barbalho(MDB)(2)(5)	PA 3303-9831 / 9827 / 9832
Rodrigo Cunha(UNIÃO)(2)	AL 3303-6083	3 VAGO(2)(6)(5)	
Eduardo Braga(MDB)(2)	AM 3303-6230	4 Randolfe Rodrigues(REDE)(2)(5)	AP 3303-6777 / 6568
Veneziano Vital do Rêgo(MDB)(2)	PB 3303-2252 / 2481	5 Fernando Farias(MDB)(2)	AL 3303-6266 / 6293
Confúcio Moura(MDB)(2)	RO 3303-2470 / 2163	6 Marcelo Castro(MDB)(2)	PI 3303-6130 / 4078
Carlos Viana(PODEMOS)(2)	MG 3303-3100	7 Oriovisto Guimarães(PODEMOS)(2)	PR 3303-1635
Weverton(PDT)(2)	MA 3303-4161 / 1655	8 Cid Gomes(PDT)(2)	CE 3303-6460 / 6399
Izalci Lucas(PSDB)(2)	DF 3303-6049 / 6050	9 Alessandro Vieira(PSDB)(2)	SE 3303-9011 / 9014 / 9019
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PSB, PT, PSD)			
Daniella Ribeiro(PSD)(4)	PB 3303-6788 / 6790	1 Irajá(PSD)(4)	TO 3303-6469
Vanderlan Cardoso(PSD)(4)	GO 3303-2092 / 2099	2 Dr. Samuel Araújo(PSD)(4)	RO 3303-6148
Lucas Barreto(PSD)(4)	AP 3303-4851	3 Margareth Buzetti(PSD)(4)	MT 3303-6408
Otto Alencar(PSD)(4)(7)	BA 3303-1464 / 1467	4 Omar Aziz(PSD)(4)	AM 3303-6579 / 6581
Augusta Brito(PT)(4)	CE 3303-5940	5 Humberto Costa(PT)(4)	PE 3303-6285 / 6286
Teresa Leitaõ(PT)(4)	PE 3303-2423	6 Rogério Carvalho(PT)(4)	SE 3303-2201 / 2203
Beto Faro(PT)(4)	PA 3303-5220	7 Fabiano Contarato(PT)(4)	ES 3303-9054
Chico Rodrigues(PSB)(4)	RR 3303-2281	8 Jorge Kajuru(PSB)(4)	GO 3303-2844 / 2031
Bloco Parlamentar Vanguarda(PL, NOVO)			
Wellington Fagundes(PL)(1)	MT 3303-6219 / 3778 / 3772 / 6213 / 3775	1 Jaime Bagattoli(PL)(1)	RO 3303-2714
Wilder Morais(PL)(1)	GO 3303-6440	2 Jorge Seif(PL)(1)	SC 3303-3784 / 3807
Eduardo Gomes(PL)(1)	TO 3303-6349 / 6352	3 Astronauta Marcos Pontes(PL)(1)	SP 3303-1177 / 1797
Bloco Parlamentar PP/REPUBLICANOS(PP, REPUBLICANOS)			
Tereza Cristina(PP)(1)	MS 3303-2431	1 Laércio Oliveira(PP)(1)	SE 3303-1763 / 1764
Luis Carlos Heinze(PP)(1)	RS 3303-4124 / 4127 / 4129 / 4132	2 Esperidião Amin(PP)(1)	SC 3303-6446 / 6447 / 6454
Cleitinho(REPUBLICANOS)(1)	MG 3303-3811	3 Mecias de Jesus(REPUBLICANOS)(1)	RR 3303-5291 / 5292

- (1) Em 07.03.2023, os Senadores Wellington Fagundes, Wilder Morais, Eduardo Gomes, Tereza Cristina, Luis Carlos Heinze e Cleitinho foram designados membros titulares, e os Senadores Jaime Bagattoli, Jorge Seif, Astronauta Marcos Pontes, Laércio Oliveira, Esperidião Amin e Mecias de Jesus membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a Comissão (Of. 53/2023-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 Leitaõ, Beto Faro e Chico Rodrigues foram designados membros titulares, e os Senadores Irajá, Dr. Samuel Araújo, Margareth Buzetti, Omar Aziz, Humberto Costa, Rogério Carvalho, Fabiano Contarato e Jorge Kajuru, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a Comissão (Of. 03/2023-BLRESDEM).
- (5) Em 10.03.2023, os Senadores Jader Barbalho, Alan Rick e Randolfe Rodrigues foram designados membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a Comissão (Of. 08/2023-BLDEM).
- (6) Em 15.03.2023, o Senador Alan Rick deixou de compor a comissão, como membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. 09/2023-BLDEM).
- (7) Em 23.03.2023, o Senador Otto Alencar foi designado membro titular, em substituição ao Senador Sérgio Petecão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. 22/2023-BLRESDEM).
- (8) Em 21.03.2023, a Comissão reunida elegeu a Senadora Augusta Brito Vice-Presidente deste colegiado (Of. nº 29/2023-CI).

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

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



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA

1ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
57ª LEGISLATURA

Em 4 de abril de 2023
(terça-feira)
às 09h

PAUTA

6ª Reunião, Extraordinária - Semipresencial

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

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

Retificações:

1. Novo relatório ao PL 877/2022. (31/03/2023 08:52)
2. Inclusão de observações nos itens 6, 7 e 8. (31/03/2023 09:40)
3. Reunião tornada semipresencial, com possibilidade de registro remoto de presenças e votos. (31/03/2023 10:30)
4. Atualização do relatório apresentado ao PL 1717/2019. (03/04/2023 17:13)

PAUTA

ITEM 1

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 23, DE 2023

Requer, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de discutir a concessão e a duplicação da rodovia federal BR-381.

Autoria: Senador Carlos Viana

Textos da pauta:

[Requerimento](#) (CI)

ITEM 2

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 24, DE 2023

Requer, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública com o diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, com o objetivo de debater o plano de atuação da Agência e a relação entre a regulação e a potencial introdução de fontes de energia renovável no país.

Autoria: Senador Confúcio Moura

Textos da pauta:

[Requerimento](#) (CI)

ITEM 3

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 25, DE 2023

Requer, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização audiência pública com o presidente da Agência Nacional de Telecomunicações - ANATEL, com o objetivo de debater o plano de atuação da Agência, no que se refere à regulação e estratégias do setor de telefonia.

Autoria: Senador Confúcio Moura

Textos da pauta:

[Requerimento](#) (CI)

ITEM 4

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 26, DE 2023

Requer a realização de audiência pública com a presença do presidente da Petrobrás, para debater o plano de atuação da empresa e a estruturação da política de preços dos combustíveis.

Autoria: Senador Confúcio Moura

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 5****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 27, DE 2023**

Requer a realização de audiência pública para debater as potencialidades das redes neutras e como essas redes podem democratizar o acesso à internet no Brasil.

Autoria: Senador Weverton

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 6****PROJETO DE LEI Nº 4643, DE 2020****- Não Terminativo -**

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

Autoria: Senador Eduardo Girão

Relatoria: Senador Weverton

Relatório: Pela aprovação, com a emenda que apresenta

Observações:

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

Textos da pauta:[Relatório Legislativo \(CI\)](#)[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)**ITEM 7****PROJETO DE LEI Nº 1717, DE 2019****- Terminativo -**

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

Autoria: Senador Lucas Barreto

Relatoria: Senador Wellington Fagundes

Relatório: Pela aprovação, com a emenda que apresenta

Observações:

Votação nominal

Textos da pauta:[Relatório Legislativo \(CI\)](#)[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)**ITEM 8****PROJETO DE LEI Nº 877, DE 2022****- Terminativo -**

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

Autoria: Senador Nelsinho Trad

Relatoria: Senador Weverton

Relatório: Pela aprovação, com a emenda que apresenta

Observações:

Votação nominal

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

1



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de discutir a concessão e a duplicação da rodovia federal BR-381.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- representante Representante do Ministério dos Transportes;
- representante Representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT);
- representante Representante da Infra S.A;
- representante Representante do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

JUSTIFICAÇÃO

A concessão e duplicação da rodovia BR-381 é uma questão de extrema importância para o desenvolvimento econômico e social do Brasil, especialmente para os estados de São Paulo, Minas Gerais e Espírito Santo. Essa rodovia é considerada fundamental para o escoamento da produção industrial, mineral e agrícola, bem como para o transporte de passageiros entre diversas cidades e regiões do país.

À guisa de exemplo, o trecho da BR-381 que liga Minas Gerais ao Espírito Santo, com mais de 670 quilômetros de extensão, traçado sinuoso, estado de conservação a desejar e péssimas condições de tráfego, tornou-se um dos mais



perigosos do País e ficou trágica e historicamente conhecido como Rodovia da Morte.

Essa rodovia têm um robusto histórico de insucessos em suas modelagens de desestatização que transpassa o tempo e as cores partidárias. Em 2002, após 8 anos de obras, foi entregue a duplicação dos 562 km do trecho conhecido como Rodovia Fernão Dias, entre Belo Horizonte e São Paulo.

As tragédias que se sucederam às obras de melhorias, em 2015, com alargamentos e correções de curvas, e da duplicação de 305 quilômetros, entre Belo Horizonte e Governador Valadares, que começou em 2014 e não terminaram até hoje.

Em 2022, foi criado um projeto para outorgar parte da BR-381 à iniciativa privada, com a intenção de duplicar 215 km entre Belo Horizonte, Ipatinga e Novo Oriente de Minas.

Como um todo, a BR-381 é a estrada que mais mata em Minas Gerais, com 154 mortos entre as divisas mineiras com São Paulo (Fernão Dias) e o Espírito Santo, em 2022. A segunda estrada mineira mais violenta de 2022 foi a BR-040, entre as divisas dos estados de Goiás e do Rio de Janeiro, com 128 óbitos em acidentes, segundo a Polícia Rodoviária Federal (PRF).

Assim, é fundamental que o Senado exerça seu papel fiscalizatório constitucional a fim de contribuir para que tais erros não voltem a se repetir.

Ante o exposto, é imprescindível e urgente que a matéria seja debatida nesta Casa, para que a Sociedade possa ser esclarecida dos atuais planos do governo para finalmente equacionar essa questão, não só pelo bem da economia, mas, principalmente, para dar segurança às famílias que cotidianamente utilizam as rodovias BR-381.

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de discutir a concessão e a duplicação da rodovia federal BR-381.

Sala da Comissão, 21 de março de 2023.

Senador Carlos Viana
(PODEMOS - MG)



2



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Confúcio Moura

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater para apresentação do **"Plano de Atuação de sua Pasta e a relação entre a regulação e a potencial introdução de fontes de energia renovável no país"** .

Proponho para a audiência a presença do Senhor Rodolfo Saboia, Diretor Geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP.

Sala da Comissão, 21 de março de 2023.

Senador Confúcio Moura
(MDB - RO)



3



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Confúcio Moura

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de apresentação do **"Plano de Atuação de suas Pastas no que se refere à regulação e estratégias do setor de telefonia"**.

Proponho para a audiência a presença do Senhor Carlos Manuel Baigorri, Presidente da Agência Nacional de Telecomunicações - ANATEL.

Sala da Comissão, 21 de março de 2023.

Senador Confúcio Moura
(MDB - RO)



4



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Confúcio Moura

REQUERIMENTO Nº DE - CI

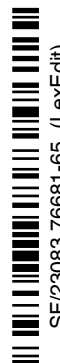
Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater a apresentação do **"Plano de Atuação da Petrobrás e a estruturação da política de preços dos combustíveis"**.

Proponho para a audiência a presença do Senhor Jean Paul Prates, Presidente da Petrobrás.

Sala da Comissão, 22 de março de 2023.

Senador Confúcio Moura
(MDB - RO)



5



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater **as pontencialidades das redes neutras e como essas redes podem democratizar o acesso a internet no Brasil.**

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- o Doutor Juliano Maranhão, Professor de Direito da USP;
- o Senhor Juarez Quadros, Ex-presidente da Anatel;
- o Senhor Carlos Eduardo Medeiros, Ex-VP regulatório da Oi Telecom;
- o Senhor Carlos Manuel Baigorri, Presidente da Anatel;
- o Senhor Ailton Santos Filho, CEO Nokia Brasil.

JUSTIFICAÇÃO

O compartilhamento de ativos de telecomunicações não é algo novo no Brasil e no mundo. Torres de telefonia, antenas, e equipamentos de rádio são exemplos de bens físicos compartilhados entre as operadoras móveis. Essa prática significa redução de custos e expansão eficiente de cobertura para as companhias que competem num País de grandeza territorial continental.

Nesse contexto, algumas operadoras já se desvincularam de sua infraestrutura proprietária de rede de fibra ótica, criando empresas apartadas, os **operadores neutros**, e tornando sua rede utilizável por qualquer empresa



provedora de internet que almeje oferecer seus serviços na geografia onde a rede está instalada.

O conceito de **rede neutra** pode significar o compartilhamento de todos os equipamentos de transmissão e distribuição dos dados de internet, sendo fixos ou móveis, da fonte até a casa do usuário, sendo considerado um tipo de rede que permite diversas operadoras de telecomunicações a atuarem com uma mesma infraestrutura.

Para o consumidor final, o serviço é transparente e o atendimento, desde a instalação até o suporte técnico, é feito pela operadora contratada. Várias empresas conseguem operar no mesmo cabo e função da tecnologia como as VLANs, que permite a criação de redes virtuais na camada de enlace.

A redes neutras não abrangem somente a conectividade dos clientes, mas também têm seu impacto fundamentado em termos ambientais, sociais e de governança corporativa.

Pelo exposto, entendemos ser necessário o debate sobre o tema, cujo o interesse nacional é de grande relevância.

Sala da Comissão, 27 de março de 2023.

Senador Weverton
(PDT - MA)
Segundo Secretário



6



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

PARECER Nº , DE 2023

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

Relator: Senador **WEVERTON**

I – RELATÓRIO

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

II – ANÁLISE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III – VOTO

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

EMENDA Nº

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

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

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

Sala da Comissão,

, Presidente

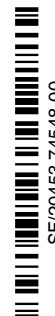
, Relator



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador EDUARDO GIRÃO

PROJETO DE LEI Nº , DE 2020

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



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador EDUARDO GIRÃO

2

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

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

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

Sala das Sessões,

Senador EDUARDO GIRÃO





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4643, DE 2020

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

AUTORIA: Senador Eduardo Girão (PODEMOS/CE)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

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

7

**PARECER Nº , DE 2023**

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

Relator: Senador **WELLINGTON FAGUNDES**

I RELATÓRIO

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

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

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



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

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

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

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

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

II – ANÁLISE

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

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

No que concerne à juridicidade, o projeto corretamente altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973. Quanto à técnica legislativa, a proposição respeita a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

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

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

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

III – VOTO

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

EMENDA Nº

(ao PL nº 1.717, de 2019)

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

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

‘2.2.2.....
.....’

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

.....’(NR)”



Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lucas Barreto

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2019

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



SF/19308.39896-42

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

“2.2.2 -

LIGAÇÕES

.....

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



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lucas Barreto

	município de Vitória do Jari.				
--	-------------------------------	--	--	--	--

.....” (NR)

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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



SF/19308.39896-42



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lucas Barreto

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

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

Sala das Sessões,

Senador LUCAS BARRETO
PSD-AP





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 1717, DE 2019

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

AUTORIA: Senador Lucas Barreto (PSD/AP)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 5.917, de 10 de Setembro de 1973 - Lei do PNV - 5917/73
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1973;5917>

8



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

PARECER Nº , DE 2023

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

Autor: Senador **NELSINHO TRAD**
Relator: Senador **WEVERTON**

I – RELATÓRIO

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

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

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

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

O art. 4º estabelece a cláusula de vigência.

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

II – ANÁLISE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III – VOTO

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

EMENDA Nº – CI

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

“15-D.....

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 877, DE 2022

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

AUTORIA: Senador Nelsinho Trad (PSD/MS)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador NELSINHO TRAD

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

“Art. 12.
.....

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

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

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

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

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

§ 1º
.....

§ 2º A manutenção da habilitação do prático depende:



SF/22345.44218-74



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador NELSINHO TRAD

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

§ 3º

.....

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

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

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

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

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

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



SF/22345.44218-74



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador NELSINHO TRAD

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



SF/22345.44218-74



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador NELSINHO TRAD

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador NELSINHO TRAD

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

Senador **Nelsinho Trad**
(PSD/MS)



SF/22345.44218-74

LEGISLAÇÃO CITADA

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

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

- art12

- art13