



# **SENADO FEDERAL**

**COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA**

## **PAUTA DA 51ª REUNIÃO**

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

**28/11/2023  
TERÇA-FEIRA  
às 09 horas**

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



**Comissão de Serviços de Infraestrutura**

**51ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 1ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA  
DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 28/11/2023.**

**51ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA**

***terça-feira, às 09 horas***

**SUMÁRIO**

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PL 1765/2019 - Não Terminativo -	SENADOR EDUARDO BRAGA	12
2	PL 2125/2019 (Tramita em conjunto com: PL 2449/2019) - Não Terminativo -	SENADOR BETO FARO	22
3	PL 4247/2021 - Não Terminativo -	SENADOR JORGE KAJURU	45
4	PL 2647/2022 - Não Terminativo -	SENADOR EDUARDO BRAGA	53
5	PLP 111/2022 - Não Terminativo -	SENADOR EDUARDO BRAGA	61

<b>6</b>	<b>PL 562/2021</b> - Terminativo -	<b>SENADOR EDUARDO BRAGA</b>	<b>71</b>
<b>7</b>	<b>PL 757/2022</b> - Terminativo -	<b>SENADOR WEVERTON</b>	<b>80</b>
<b>8</b>	<b>PL 2458/2022</b> - Terminativo -	<b>SENADOR IRAJÁ</b>	<b>96</b>
<b>9</b>	<b>PL 2686/2022</b> - Terminativo -	<b>SENADOR JAYME CAMPOS</b>	<b>116</b>
<b>10</b>	<b>PL 3386/2023</b> - Terminativo -	<b>SENADOR JAYME CAMPOS</b>	<b>124</b>
<b>11</b>	<b>REQ 87/2023 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>132</b>
<b>12</b>	<b>REQ 88/2023 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>135</b>
<b>13</b>	<b>REQ 89/2023 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>138</b>

## COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Confúcio Moura

VICE-PRESIDENTE: Senadora Augusta Brito

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES		SUPLENTE
<b>Bloco Parlamentar Democracia(UNIÃO, MDB, PODEMOS, PDT, PSDB)</b>		
Jayme Campos(UNIÃO)(2)	MT 3303-2390 / 2384 / 2394	1 Efraim Filho(UNIÃO)(2) PB 3303-5934 / 5931
Soraya Thronicke(PODEMOS)(2)	MS 3303-1775	2 Alan Rick(UNIÃO)(2)(5)(10) AC 3303-6333
Rodrigo Cunha(PODEMOS)(2)	AL 3303-6083	3 Jader Barbalho(MDB)(2)(6)(5)(10) PA 3303-9831 / 9827 / 9832
Eduardo Braga(MDB)(2)	AM 3303-6230	4 Fernando Farias(MDB)(2)(5)(10) AL 3303-6266 / 6293
Veneziano Vital do Rêgo(MDB)(2)	PB 3303-2252 / 2481	5 Marcelo Castro(MDB)(2)(10) PI 3303-6130 / 4078
Confúcio Moura(MDB)(2)	RO 3303-2470 / 2163	6 Zequinha Marinho(PODEMOS)(2)(10)(14) PA 3303-6623
Carlos Viana(PODEMOS)(2)	MG 3303-3100	7 Cid Gomes(PDT)(2)(10) CE 3303-6460 / 6399
Weverton(PDT)(2)	MA 3303-4161 / 1655	8 Alessandro Vieira(MDB)(2)(10) SE 3303-9011 / 9014 / 9019
Izalci Lucas(PSDB)(2)	DF 3303-6049 / 6050	9 Randolfe Rodrigues(REDE)(2)(10) AP 3303-6777 / 6568
<b>Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(REDE, PT, PSB, PSD)</b>		
Daniella Ribeiro(PSD)(4)	PB 3303-6788 / 6790	1 Irajá(PSD)(4) TO 3303-6469 / 6474
Vanderlan Cardoso(PSD)(4)	GO 3303-2092 / 2099	2 Sérgio Petecão(PSD)(4)(11)(13) AC 3303-4086 / 6708 / 6709
Lucas Barreto(PSD)(4)	AP 3303-4851	3 Carlos Fávaro(PSD)(4)(16) MT
Otto Alencar(PSD)(4)(8)	BA 3303-3172 / 1464 / 1467	4 Omar Aziz(PSD)(4) AM 3303-6579 / 6581
Augusta Brito(PT)(4)	CE 3303-5940	5 Humberto Costa(PT)(4) PE 3303-6285 / 6286
Teresa Leitão(PT)(4)	PE 3303-2423	6 Rogério Carvalho(PT)(4) SE 3303-2201 / 2203
Beto Faro(PT)(4)	PA 3303-5220	7 Fabiano Contarato(PT)(4) ES 3303-9054 / 6743
Chico Rodrigues(PSB)(4)	RR 3303-2281	8 Jorge Kajuru(PSB)(4) GO 3303-2844 / 2031
<b>Bloco Parlamentar Vanguarda(PL, NOVO)</b>		
Wellington Fagundes(PL)(1)(12)(15)	MT 3303-6219 / 3778 / 3772 / 6209 / 6213 / 3775	1 Jaime Bagattoli(PL)(1) RO 3303-2714
Wilder Moraes(PL)(1)	GO 3303-6440	2 Jorge Seif(PL)(1) SC 3303-3784 / 3807
Eduardo Gomes(PL)(1)	TO 3303-6349 / 6352	3 Astronauta Marcos Pontes(PL)(1) SP 3303-1177 / 1797
<b>Bloco Parlamentar Aliança(PP, REPUBLICANOS)</b>		
Tereza Cristina(PP)(1)	MS 3303-2431	1 Laércio Oliveira(PP)(1) SE 3303-1763 / 1764
Luis Carlos Heinze(PP)(1)	RS 3303-4124 / 4127 / 4129 / 4132	2 Esperidião Amin(PP)(1) SC 3303-6446 / 6447 / 6454
Cleitinho(REPUBLICANOS)(1)	MG 3303-3811	3 Mecias de Jesus(REPUBLICANOS)(1) RR 3303-5291 / 5292
(1)	Em 07.03.2023, os Senadores Wellington Fagundes, Wilder 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-BLDPP).	
(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).	

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

TELEFONE - SALA DE REUNIÕES: 3303-4607  
E-MAIL: [ci@senado.gov.br](mailto:ci@senado.gov.br)



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

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

Em 28 de novembro de 2023  
(terça-feira)  
às 09h

**PAUTA**

51ª Reunião, Extraordinária

**COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI**

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

Retificações:

1. Inclusão do novo relatório apresentado ao PL 1765/2019 (22/11/2023 19:42)
2. Substituição do REQ 85/2023-CI (retirado em definitivo pelo autor) pelo REQ 89/2023-CI. (24/11/2023 12:09)
3. Retirada de pauta do PL 2973/2023, a pedido do relator, para reexame. (24/11/2023 13:14)
4. Inclusão do PL 757/2022 (24/11/2023 16:11)
5. Inclusão do relatório apresentado ao item 7 da pauta (24/11/2023 18:18)

# PAUTA

## ITEM 1

### PROJETO DE LEI Nº 1765, DE 2019

#### - Não Terminativo -

*Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.*

**Autoria:** Câmara dos Deputados

**Relatoria:** Senador Eduardo Braga

**Relatório:** Pela aprovação com as emendas que apresenta

#### **Observações:**

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

#### **Textos da pauta:**

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

## ITEM 2

### **TRAMITAÇÃO CONJUNTA**

### PROJETO DE LEI Nº 2125, DE 2019

#### - Não Terminativo -

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

**Autoria:** Câmara dos Deputados

#### **Textos da pauta:**

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

### **TRAMITA EM CONJUNTO**

### PROJETO DE LEI Nº 2449, DE 2019

#### - Não Terminativo -

*Altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para dar novos pontos de passagem à BR-222.*

**Autoria:** Senador Zequinha Marinho

#### **Textos da pauta:**

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

**Relatoria:** Senador Beto Faro

**Relatório:** Pela declaração de prejudicialidade dos projetos

#### **Observações:**

*Votação simbólica*

## ITEM 3

### PROJETO DE LEI Nº 4247, DE 2021

**- Não Terminativo -**

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

**Autoria:** Câmara dos Deputados

**Relatoria:** Senador Jorge Kajuru

**Relatório:** Pela aprovação

**Observações:**

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

**Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

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

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

**Autoria:** Câmara dos Deputados

**Relatoria:** Senador Eduardo Braga

**Relatório:** Pela aprovação

**Observações:**

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

**Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

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

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

**Autoria:** Câmara dos Deputados

**Relatoria:** Senador Eduardo Braga

**Relatório:** Pela aprovação com emendas

**Observações:**

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

**Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)



**ITEM 6****PROJETO DE LEI Nº 562, DE 2021****- Terminativo -**

*Denomina Anel Viário Governador Maguito Vilela o anel viário do Município de Jataí, Estado de Goiás.*

**Autoria:** Câmara dos Deputados

**Relatoria:** Senador Eduardo Braga

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

**Observações:**

*Votação nominal*

**Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

**ITEM 7****PROJETO DE LEI Nº 757, DE 2022****- Terminativo -**

*Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos serviços de praticagem; e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).*

**Autoria:** Câmara dos Deputados

**Relatoria:** Senador Weverton

**Relatório:** Pela aprovação

**Observações:**

*Votação nominal*

**Textos da pauta:**

[Avulso inicial da matéria](#)

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

**ITEM 8****PROJETO DE LEI Nº 2458, DE 2022****- Terminativo -**

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

**Autoria:** Senador Alessandro Vieira

**Relatoria:** Senador Irajá

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

**Observações:**

1. Em 5/07/2023 a Comissão de Agricultura e Reforma Agrária aprova parecer favorável ao projeto, com as emendas 1-CRA e 2-CRA
2. Votação nominal

**Textos da pauta:**

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

**ITEM 9****PROJETO DE LEI Nº 2686, DE 2022****- Terminativo -**

*Denomina “João Bosco de Aquino Araújo”, o trecho rodoviário no Km 468.6 da BR 070/GO até o Km 6,7 da BR 070/MT, no Contorno Rodoviário de Aragarças/GO; pontal do Araguaia/MT e Barra do Garças/MT.*

**Autoria:** Senador Wellington Fagundes

**Relatoria:** Senador Jayme Campos

**Relatório:** Pela aprovação

**Observações:**

*Votação nominal*

**Textos da pauta:**

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

**ITEM 10****PROJETO DE LEI Nº 3386, DE 2023****- Terminativo -**

*Denomina “Afro Stefanini” o Terminal Ferroviário de Rondonópolis, na Ferrovia Vicente Vuolo - Ferronorte, no Estado de Mato Grosso.*

**Autoria:** Senador Wellington Fagundes

**Relatoria:** Senador Jayme Campos

**Relatório:** Pela aprovação

**Observações:**

*Votação nominal*

**Textos da pauta:**

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

**ITEM 11****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 87, DE 2023**

*Requer, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de instruir o PL 2386/2019, que “altera a Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, que estabelece a Política Nacional de Segurança de Barragens (PNSB), para instituir a caução obrigatória para garantia do descomissionamento ou da descaracterização de barragens de rejeitos de mineração e de resíduos industriais”.*

**Autoria:** Senador Zequinha Marinho

**Textos da pauta:**[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 12****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 88, DE 2023**

*Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de debater o aumento excessivo de tarifas aéreas.*

**Autoria:** Senador Chico Rodrigues

**Textos da pauta:**[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 13****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 89, 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 os recursos do Programa de Aceleração do Crescimento do Governo (PAC) destinados ao desenvolvimento regional do entorno do Distrito Federal (DF), com foco especial no projeto do VLT.*

*Propõe para a audiência a presença dos seguintes convidados:*

*o senhor Diego Sorgatto, Prefeito de Luziânia (GO);*

*o senhor Josiel França Penha Neto, Administrador Regional de Santa Maria (DF);*

*representante da Superintendência Municipal de Trânsito de Luziânia (GO);*

*o senhor Carlos da Liga, Presidente da Câmara Municipal de Luziânia (GO);*

*o senhor Valter Casimiro, Secretário de Transporte e Mobilidade do DF;*

*o senhor Wellington Luiz, Presidente da Câmara Legislativa do DF.*

**Autoria:** Senador Jorge Kajuru

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

1



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 489/2022/PS-GSE

Brasília, 7 de julho de 2022.

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

Assunto: **Envio de proposição para apreciação**

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 1.765, de 2019, da Câmara dos Deputados, que "Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997".

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR  
Primeiro-Secretário



LexEdit



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 1765, DE 2019

Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

**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=1724106&filename=PL-1765-2019](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1724106&filename=PL-1765-2019)



Página da matéria



Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

Art. 2º O art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2027, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, desde que a origem ou o destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

Parágrafo único. O montante do benefício de que trata o art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, será reduzido em pelo menos 10% (dez por cento) ao ano, a partir de 8 de janeiro de 2022.” (NR)

**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 7 de julho de 2022.

ARTHUR LIRA  
Presidente



---

## LEGISLAÇÃO CITADA

- 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>

- art17

- Lei nº 11.482, de 31 de Maio de 2007 - LEI-11482-2007-05-31 - 11482/07

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2007;11482>

- art11

## PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 1.765, de 2019, do Deputado Júnior Ferrari, que *altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.*

Relator: Senador **EDUARDO BRAGA**

### I – RELATÓRIO

Passamos a analisar o Projeto de Lei nº 1.765, de 2019, que visa prorrogar o prazo de não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) sobre as cargas com origem ou destino nas regiões Norte e Nordeste do País. Apresentada em 26 de março de 2019 pelo deputado paraense Júnior Ferrari, a proposta foi aprovada pela Câmara dos Deputados e remetida ao Senado Federal em 7 de julho de 2022. Nesta Casa, a matéria foi despachada para análise desta Comissão de Serviços de Infraestrutura, e seguirá para a Comissão de Assuntos Econômicos.

A matéria está estruturada em três artigos, sendo que o primeiro deles veicula o seu objetivo. O segundo altera o art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, que trata de matérias tributárias diversas, e o terceiro é a cláusula de vigência imediata.

A alteração promovida pelo PL prorroga até 2028 benefício instituído pela Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário. O art. 17 de Lei comanda que “não incidirá o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País”.

O texto aprovado pela Câmara dos Deputados inclui ainda um parágrafo único no art. 17 da Lei nº 11.482, de 2007, para criar uma regra de transição: “o montante do benefício [...] será reduzido em pelo menos 10% ao ano, a partir de 8 de janeiro de 2022”.

No Senado Federal, não foram apresentadas emendas.

## II – ANÁLISE

Nesta Comissão, analisaremos o mérito da proposta, consoante o art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal.

Primeiro, é necessário ponderar que o Norte e o Nordeste do Brasil possuem baixa representatividade na indústria naval. Os estaleiros se concentram na região Sudeste, mormente no estado do Rio de Janeiro. Segundo, o Norte e o Nordeste já sofrem com custos logísticos maiores, devido a seu afastamento geográfico dos pontos de maior oferta e demanda de diversos produtos. Por essas razões, julgamos apropriado que os habitantes e empresas dessas regiões não sofram o encargo de financiar o Fundo da Marinha Mercante (FMM).

A isenção representa um alívio principalmente para a Zona Franca de Manaus, que já sofre com as consequências da estagnação da economia brasileira e com o aumento do chamado Custo Brasil, inclusive custos logísticos e tributários.

Quanto ao impacto da proposta sobre o FMM, hoje o Fundo auferia mais receitas com os recursos já empregados no passado – ou seja, amortizações e juros de empréstimos – do que com a arrecadação presente do AFRMM. A título de exemplo, no primeiro trimestre deste ano foram repassados R\$ 500,9 milhões ao FMM, que, por sua vez, recebeu R\$ 875 milhões de financiamentos já contratados, dos quais R\$ 147,5 milhões em juros. Os recursos necessários para o desenvolvimento da indústria naval, portanto, podem ser obtidos por outras vias, mormente pela boa gestão do dinheiro já disponível para o FMM.

Devemos notar, porém, que, à época da apresentação do projeto, o benefício estava programado para se encerrar em 8 de janeiro de 2022. Contudo, um dia antes, entrou em vigor a Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, que “institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR

do Mar)”, cujo art. 24 estendeu o prazo da medida em análise até 8 de janeiro de 2027.

Observamos que o prazo do benefício tem sido prorrogado sempre faltando poucos dias para seu fim, o que gera uma sensação de insegurança no mercado de transporte das regiões Norte e Nordeste.

Visto que o intento original do PL perdeu o objeto, apresentamos emenda para, desde já, iniciar a discussão sobre a prorrogação do benefício até 31 de dezembro de 2031.

Os aspectos formais do projeto serão oportunamente analisados pela Comissão de Assuntos Econômicos. Contudo, aproveitamos a emenda para já fazer a alteração pretendida diretamente na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, em função do disposto no art. 7º, IV, da Lei Complementar nº 95, de 1998, que “dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis”. Em decorrência da alteração referida, apresentamos emendas de redação para a ementa e o art. 1º do projeto.

### III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do PL nº 1.765, de 2019, com uma emenda de mérito e duas emendas de redação:

#### EMENDA Nº - CI

Dê-se ao art. 2º do Projeto de Lei nº 1.765, de 2019, a seguinte redação:

**Art. 2º** O art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 17. Até 31 de dezembro de 2031, não incidirá o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País. (NR)

**EMENDA Nº - CI (redação)**

Dê-se à ementa do Projeto de Lei nº 1.765, de 2019, a seguinte redação:

Altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, para estabelecer cronograma de isenção e redução das alíquotas do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para as cargas com origem ou destino no Norte e Nordeste do País.

**EMENDA Nº - CI (redação)**

Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei nº 1.765, de 2019, a seguinte redação:

**Art. 1º** Esta Lei altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, para estabelecer novo cronograma de não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para as cargas com origem ou destino no Norte e Nordeste do País.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

2

## PARECER Nº , DE 2023

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

### **Relator: Senador BETO FAROI – RELATÓRIO**

O Projeto de Lei nº 2.449, de 2019, de iniciativa do Senador Zequinha Marinho, altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para dar novos pontos de passagem à BR-222.

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

A matéria foi tramitada tão somente a esta Comissão em decisão terminativa. Por força da aprovação do Requerimento nº 706, de 2019, de iniciativa do Senador Zequinha Marinho, a proposição passou a tramitar em

conjunto com o PL nº 2.125, de 2019, de autoria do Deputado Beto Salame, que também trata do mesmo assunto. O PL nº 2.449, de 2019, perdeu seu caráter terminativo.

As duas proposições não foram objeto de emendas nesta Casa.

## II – ANÁLISE

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

Embora observemos algum mérito na Justificação de ambos os projetos, é forçoso reconhecer que tanto o Projeto de Lei nº 2.125, de 2019, quanto o PL nº 2.449, de 2019, perderam sua oportunidade, pois pretendem alterar uma lei que não mais existe no ordenamento jurídico vigente e, portanto, devem ser considerados prejudicados.

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.

## III – VOTO

Em vista do exposto, nos termos do Art. 133, inciso V, alínea d, combinado com o art. 334, inciso I, ambos do RISF (Regimento Interno do



Senado Federal), o voto é pela declaração de **prejudicialidade** do Projeto de Lei nº 2.125, de 2019, e do Projeto de Lei nº 2.449, de 2019.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação (PNV).

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

“ANEXO

.....

2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

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

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

.....”

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

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS,                      de abril de 2019.

RODRIGO MAIA  
Presidente



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 2125, DE 2019

(nº 5.621/2016, na Câmara dos Deputados)

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

**AUTORIA:** Câmara dos Deputados

### DOCUMENTOS:

- Texto do projeto de lei da Câmara
- Legislação citada
- Projeto original

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



[Página da matéria](#)

---

# LEGISLAÇÃO CITADA

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

## PARECER Nº , DE 2023

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

### **Relator: Senador BETO FAROI – RELATÓRIO**

O Projeto de Lei nº 2.449, de 2019, de iniciativa do Senador Zequinha Marinho, altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para dar novos pontos de passagem à BR-222.

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

A matéria foi tramitada tão somente a esta Comissão em decisão terminativa. Por força da aprovação do Requerimento nº 706, de 2019, de iniciativa do Senador Zequinha Marinho, a proposição passou a tramitar em

conjunto com o PL nº 2.125, de 2019, de autoria do Deputado Beto Salame, que também trata do mesmo assunto. O PL nº 2.449, de 2019, perdeu seu caráter terminativo.

As duas proposições não foram objeto de emendas nesta Casa.

## II – ANÁLISE

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

Embora observemos algum mérito na Justificação de ambos os projetos, é forçoso reconhecer que tanto o Projeto de Lei nº 2.125, de 2019, quanto o PL nº 2.449, de 2019, perderam sua oportunidade, pois pretendem alterar uma lei que não mais existe no ordenamento jurídico vigente e, portanto, devem ser considerados prejudicados.

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.

## III – VOTO

Em vista do exposto, nos termos do Art. 133, inciso V, alínea d, combinado com o art. 334, inciso I, ambos do RISF (Regimento Interno do

Senado Federal), o voto é pela declaração de **prejudicialidade** do Projeto de Lei nº 2.125, de 2019, e do Projeto de Lei nº 2.449, de 2019.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação (PNV).

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

“ANEXO

.....  
2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal  
.....

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

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

.....”

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

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS,                      de abril de 2019.

RODRIGO MAIA  
Presidente



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 2125, DE 2019

(nº 5.621/2016, na Câmara dos Deputados)

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

**AUTORIA:** Câmara dos Deputados

### DOCUMENTOS:

- Texto do projeto de lei da Câmara
- Legislação citada
- Projeto original

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



[Página da matéria](#)

# LEGISLAÇÃO CITADA

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

## PARECER Nº , DE 2023

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

### **Relator: Senador BETO FAROI – RELATÓRIO**

O Projeto de Lei nº 2.449, de 2019, de iniciativa do Senador Zequinha Marinho, altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para dar novos pontos de passagem à BR-222.

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

A matéria foi tramitada tão somente a esta Comissão em decisão terminativa. Por força da aprovação do Requerimento nº 706, de 2019, de iniciativa do Senador Zequinha Marinho, a proposição passou a tramitar em

conjunto com o PL nº 2.125, de 2019, de autoria do Deputado Beto Salame, que também trata do mesmo assunto. O PL nº 2.449, de 2019, perdeu seu caráter terminativo.

As duas proposições não foram objeto de emendas nesta Casa.

## II – ANÁLISE

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

Embora observemos algum mérito na Justificação de ambos os projetos, é forçoso reconhecer que tanto o Projeto de Lei nº 2.125, de 2019, quanto o PL nº 2.449, de 2019, perderam sua oportunidade, pois pretendem alterar uma lei que não mais existe no ordenamento jurídico vigente e, portanto, devem ser considerados prejudicados.

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.

## III – VOTO

Em vista do exposto, nos termos do Art. 133, inciso V, alínea d, combinado com o art. 334, inciso I, ambos do RISF (Regimento Interno do

Senado Federal), o voto é pela declaração de **prejudicialidade** do Projeto de Lei nº 2.125, de 2019, e do Projeto de Lei nº 2.449, de 2019.

Sala da Comissão,

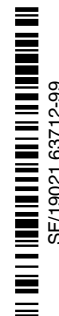
, Presidente

, Relator



**SENADO FEDERAL**  
**GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO**  
**PROJETO DE LEI Nº , DE 2019**

Altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para dar novos pontos de passagem à BR-222.



SF/19021.63712-99

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Esta Lei altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação (PNV), para dar novos pontos de passagem à rodovia BR-222.

**Art. 2º** A diretriz da BR-222, constante do item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte descrição:

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

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



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

.....” (NR)

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

### JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

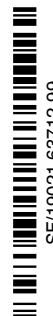


Lindoeste – Distrito Sudoeste - Vila Cascalheira - Vila São Francisco – Vila Teilândia - Vila Tancredo Neves – Vila Canãa – Cidade de São Félix do Xingú - Porto Santa Rosa – Vila do Facão – Vila do Macaco – Vila Central – Vila Planalto – Vila da Fumaça - Vila Caboclo – Vila Canopus – BR 163 (Cidade Novo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

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

Sala das Sessões,

Senador ZEQUINHA MARINHO



SF/19021.63712-99



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 2449, DE 2019

Altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para dar novos pontos de passagem à BR-222.

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



[Página da matéria](#)

# LEGISLAÇÃO CITADA

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

3



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador JORGE KAJURU

## PARECER Nº , DE 2023

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

Relator: Senador **JORGE KAJURU**

### I – RELATÓRIO

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

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

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

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

## **II – ANÁLISE**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### III – VOTO

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 337/2023/PS-GSE

Brasília, na data da apresentação.

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

Assunto: **Envio de proposição para apreciação**

Senhor Primeiro-Secretário,

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

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR  
Primeiro-Secretário

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

DOC n.961/2023



Pa  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Bivar

Avulso do PL 4247/2021 [3 de 4]





# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 4247, DE 2021

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

**AUTORIA:** Câmara dos Deputados

**DOCUMENTOS:**

- Texto do projeto de lei da Câmara
- Legislação citada
- Projeto original

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



[Página da matéria](#)



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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, na data da chancela.

ARTHUR LIRA  
Presidente

## LEGISLAÇÃO CITADA

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

4

## PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 2647, de 2022 (PL nº 6325/2016), do Deputado Pedro Uczai, que *acrescenta dispositivo à Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, a fim de incluir o incentivo à aquisição de equipamentos para a produção de energias renováveis entre as prioridades da política agrícola.*

Relator: Senador **EDUARDO BRAGA**

### I – RELATÓRIO

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

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

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

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

## II – ANÁLISE

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

A proposição é constituída de 3 artigos.

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

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

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

Apesar de já haver linhas de crédito destinadas à agricultura familiar, voltadas para a aquisição de equipamentos para a produção de energia elétrica a partir das fontes eólica, solar e biomassa, a inclusão dessa prioridade na política agrícola, aliada à previsão de linhas de crédito diferenciadas, confere aos canais de crédito existentes maior respaldo. Abre também as portas para novas oportunidades de fomento a investimentos em fontes renováveis. Além

disso, a explicitação da prioridade dada à energia renovável assegura aos agricultores familiares, a nosso juízo, uma maior segurança jurídica nesse tipo de investimento.

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

### **III – VOTO**

Diante do exposto, nos pronunciamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.647, de 2022.

Sala das Reuniões,

, Presidente

, Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 571/2022/PS-GSE

Brasília, 19 de outubro de 2022.

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

Assunto: **Envio de proposição para apreciação**

Senhor Primeiro-Secretário,

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

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR  
Primeiro-Secretário

Apresentação: 19/10/2022 12:12 - Mesa

DOC n.839/2022



\* CDZ21103241300 \* LexEdit



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 2647, DE 2022

(nº 6.325/2016, na Câmara dos Deputados)

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

**AUTORIA:** Câmara dos Deputados

### DOCUMENTOS:

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

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



[Página da matéria](#)



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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

“Art. 94. ....

.....

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

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 19 de outubro de 2022.

ARTHUR LIRA  
Presidente

## LEGISLAÇÃO CITADA

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

5

## PARECER Nº , DE 2023

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

Relator: Senador **EDUARDO BRAGA**

### I – RELATÓRIO

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

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

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

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

Não foram apresentadas emendas à proposição no prazo regimental.

## II – ANÁLISE

Segundo o art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura opinar sobre matérias pertinentes a *transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes e outros assuntos correlatos*. Assim, tendo em vista que o fornecimento de energia elétrica é um desses assuntos correlatos, resta clara a aderência do objeto da proposição às competências desta Comissão.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

### III – VOTO

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

#### EMENDA Nº - CI

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

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

‘**Art. 3º** .....

.....

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

.....’(NR)”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR

### Nº 111, DE 2022

(nº 62/2015, na Câmara dos Deputados)

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

**AUTORIA:** Câmara dos Deputados

**DOCUMENTOS:**

- Texto do projeto de lei da Câmara
- Legislação citada
- Projeto original

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



Página da matéria



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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

“Art. 3º .....

.....

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

.....”(NR)

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 8 de junho de 2022.

ARTHUR LIRA  
Presidente



Of. nº 391/2022/SGM-P

Brasília, 8 de junho de 2022.

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

Assunto: **Envio de proposição para apreciação**

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei Complementar nº 62, de 2015, da Câmara dos Deputados, que “Altera a Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996 (Lei Kandir), para prever a não incidência do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) sobre adicional de energia elétrica, nos termos que especifica”.

Atenciosamente,



**ARTHUR LIRA**

Presidente da Câmara dos Deputados



Documento : 93017 - 2

## LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei Complementar nº 87, de 13 de Setembro de 1996 - Lei Kandir - 87/96  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei.complementar:1996;87>
- art3\_cpt

6

## PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 562, de 2021, do Deputado João Campos, que *denomina Anel Viário Governador Maguito Vilela o anel viário do Município de Jataí, Estado de Goiás*.

Relator: Senador **EDUARDO BRAGA**

### I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 562, de 2021, de autoria do Deputado João Campos, que atribui a denominação de Governador Maguito Vilela ao anel viário do Município de Jataí, estado de Goiás.

Para tanto, o art. 1º da proposição institui a homenagem a que se propõe, tal qual descrito pela ementa, ao passo que o art. 2º encerra a cláusula de vigência, prevista para a data da publicação da lei em que se converter a matéria.

Na justificção, o autor elenca as razões que justificam, em seu entender, a atribuição do nome do Governador Maguito Vilela ao anel viário mencionado.

Na Câmara dos Deputados, o projeto foi aprovado conclusivamente pelas Comissões de Viação e Transportes, de Cultura e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No Senado Federal, a proposição, que não recebeu emendas, foi distribuída para análise exclusiva e terminativa da CI.



## II – ANÁLISE

Nos termos do disposto no inciso I do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete a este colegiado opinar sobre proposições que versem sobre transportes terrestres, a exemplo da proposição em debate.

Ainda segundo essa mesma norma, conforme estabelecido nos arts. 49, inciso I, e 91, § 1º, inciso IV, foi confiada à CI decidir terminativamente sobre o projeto, razão pela qual lhe cumpre apreciar seu mérito.

Ademais, em razão do caráter exclusivo do exame da matéria, compete subsidiariamente a este colegiado, em substituição à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, pronunciar-se também acerca dos aspectos constitucionais, jurídicos, em especial no que diz respeito à técnica legislativa, e regimentais da proposição.

Quanto à constitucionalidade formal do projeto, consideramos os aspectos relacionados à competência legislativa, à legitimidade da iniciativa parlamentar e ao meio adequado para veiculação da matéria.

Verifica-se que a União detém competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte, nos termos do art. 22, inciso XI, da Constituição Federal.

É legítima a iniciativa parlamentar, nos termos do art. 48, *caput*, do texto constitucional, haja vista não incidir, na espécie, reserva de iniciativa.

Por fim, revela-se adequada a veiculação da matéria por meio de lei ordinária federal, visto não haver exigência constitucional de lei complementar ou outro veículo normativo para a disciplina do assunto. Verificado o atendimento aos requisitos constitucionais formais, parecem igualmente inatingidos pela proposição quaisquer dispositivos constitucionais, não havendo vícios materiais de inconstitucionalidade a apontar.

Assim, não observamos, na proposição, vícios relacionados à constitucionalidade da matéria, tampouco identificamos falha de natureza regimental.

A atribuição supletiva de nomes a infraestruturas constantes do Sistema Federal de Viação é regulada pela Lei nº 6.682, de 27 de agosto de 1979, que dispõe sobre a denominação de estações terminais, obras de arte ou trechos de via do sistema nacional de transporte.

No que concerne à juridicidade, a proposta observa os preceitos da mencionada lei, especialmente aquele encartado no art. 2º, que propugna que homenagens como a ora em exame devem ser instituídas por lei especial, devendo a honraria designar “fato histórico ou [...] nome de pessoa falecida que haja prestado relevante serviço à Nação ou à Humanidade”.

De outra sorte, a iniciativa encontra amparo na Lei nº 6.454, de 24 de outubro de 1977, que “dispõe sobre a denominação de logradouros, obras, serviços e monumentos públicos” e veda, em todo o território nacional, a atribuição de nome de pessoa viva ou que tenha se notabilizado pela defesa ou exploração de mão de obra escrava, em qualquer modalidade, a bem público pertencente à União ou às pessoas jurídicas da administração indireta.

No que concerne à técnica legislativa, no intento de aperfeiçoar a iniciativa em análise, um módico reparo se impõe: em atenção à função metalinguística do discurso, deve-se colocar entre aspas o nome do anel viário objeto da modificação alvitada (“Anel Viário Governador Maguito Vilela”) a fim de promover a adequação necessária às normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

No que diz respeito ao mérito, reconhecemos a importância do projeto.

Em mais de quarenta anos de carreira política, Luiz Alberto Vilela, o Maguito Vilela, ficou conhecido como uma pessoa de temperamento cordial, político conciliador que preferia o consenso ao embate na maior parte das situações.

Maguito formou-se aos 25 anos na Faculdade de Direito de Anápolis. Dois anos depois, entrou para a política, elegendo-se vereador de Jataí no ano de 1977, mandato exercido por seis anos.

Em 1982, foi eleito, pela primeira vez, deputado estadual de Goiás, tendo atuado entre 1983 e 1987.

A carreira política cresceu. Ao encerrar o mandato, Maguito foi eleito deputado federal constituinte em 1986. Em 1990, foi eleito vice-governador de Goiás. No final do mandato, em 1994, venceu a eleição para governador. Saiu candidato ao Senado em 1998. Em 2008, foi eleito prefeito de Aparecida de Goiânia no primeiro turno, com 81,8% dos votos, cargo para o qual foi reeleito em 2012.

Em 2020, com 52% dos votos no segundo turno das eleições, foi eleito prefeito de Goiânia. Maguito estava internado quando saíram os resultados das urnas. Tomou posse virtualmente de dentro da UTI do Hospital Albert Einstein, em São Paulo. Faleceu no dia 13 de janeiro de 2021, aos 71 anos, depois de lutar por mais de 80 dias contra uma infecção pulmonar contraída em decorrência do coronavírus.

A longa e exitosa trajetória política de Maguito Vilela, no Estado de Goiás e no cenário nacional, evidencia a relevância da sua contribuição para as mais importantes causas da sociedade, como destacado agente de elaboração e implementação de políticas públicas, tanto no âmbito do poder executivo quanto do poder legislativo.

Nascido em Jataí, é de todo merecida a homenagem que lhe presta o presente projeto de lei, atribuindo seu nome ao anel viário situado nesse município.

### III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 562, de 2021, com a seguinte emenda:

**EMENDA Nº -CI**

Coloque-se entre aspas a denominação “Anel Viário Governador Maguito Vilela” na ementa e no art. 1º do Projeto de Lei nº 562, de 2021.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 200/2023/PS-GSE

Brasília, na data da apresentação.

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

Assunto: **Envio de proposição para apreciação**

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 562, de 2021, da Câmara dos Deputados, que “Denomina Anel Viário Governador Maguito Vilela o anel viário do Município de Jataí, Estado de Goiás”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR  
Primeiro-Secretário

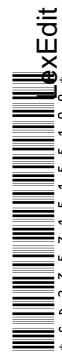
Apresentação: 16/08/2023 18:30:48.663 - Mesa

DOC n.711/2023



As  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD235/15155100>

Avulso do PL 562/2021 [3 de 3]





# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 562, DE 2021

Denomina Anel Viário Governador Maguito Vilela o anel viário do Município de Jataí, Estado de Goiás.

**AUTORIA:** Câmara dos Deputados

**DOCUMENTOS:**

- [Texto do projeto de lei da Câmara](#)

- [Projeto original](#)

[http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra?codteor=1966390&filename=PL-562-2021](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1966390&filename=PL-562-2021)



[Página da matéria](#)

Denomina Anel Viário Governador  
Maguito Vilela o anel viário do  
Município de Jataí, Estado de Goiás.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica denominado Anel Viário Governador Maguito Vilela o anel viário localizado no Município de Jataí, Estado de Goiás, composto pelo trecho da BR-158 iniciado em seu entroncamento com a BR-060 até o entroncamento com a rodovia GO-184 e pelo trecho da BR-060 iniciado no entroncamento com a BR-158 até o entroncamento com a rodovia GO-050.

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS,                      de                      de 2023.

ARTHUR LIRA  
Presidente

7





# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 757, DE 2022

Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos serviços de praticagem; e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

**AUTORIA:** Câmara dos Deputados

**DOCUMENTOS:**

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

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



[Página da matéria](#)



Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos serviços de praticagem; e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, para regulamentar o serviço de praticagem e conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos preços dos serviços de praticagem, e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

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

“Art. 2º.....

.....

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

“Art. 12. ....

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



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

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

§ 3º É dever do Estado garantir a adequada e livre prestação do serviço de praticagem, nos termos desta Lei." (NR)

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

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

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

.....

§ 2º A manutenção da habilitação do prático dependerá:

I - do cumprimento da frequência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima;

II - da realização dos cursos de aperfeiçoamento determinados pela autoridade marítima; e



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

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

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

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

II - será precedida de análise de risco, a qual comprove que a concessão não aumentará o risco à navegação ou colocará em perigo os canais de acesso portuários e suas estruturas adjacentes;



III - levará em conta a necessidade do cumprimento de períodos prévios de descanso para o Comandante, a serem determinados e monitorados pela autoridade marítima; e

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

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

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

§ 5º Em cada zona de praticagem, os profissionais prestarão o serviço de acordo com escala de rodízio única homologada pela autoridade marítima, garantida a frequência de manobras que assegure a proficiência, a distribuição equânime e a disponibilidade permanente do serviço de praticagem.

§ 6º O serviço de praticagem será obrigatório em todas as zonas de praticagem para embarcações com arqueação bruta superior a 500 (quinhentos), salvo:

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



respectivas manobras aos agentes da autoridade marítima; e

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

“Art. 14. ....

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

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

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

.....”(NR)

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

I - o número e a duração média das manobras em que foram utilizados serviços de praticagem, em cada zona de praticagem, nos 24 (vinte e quatro) meses anteriores à fixação;

II - as alterações significativas e efetivas que afetem o movimento de embarcações na zona de praticagem;





III - a necessidade de garantir aos práticos de cada zona de praticagem a execução de manobras sem sobrecarga permanente de trabalho; e

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

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

“Art. 27. ....

.....

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

.....” (NR)

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

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, na data da chancela.

ARTHUR LIRA  
Presidente



Of. nº 269/2023/SGM-P

Brasília, na data da chancela.

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

Assunto: **Envio de proposição para apreciação**

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 757, de 2022, do Poder Executivo, que “Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos serviços de praticagem; e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)”.

Atenciosamente,

ARTHUR LIRA  
Presidente



---

## LEGISLAÇÃO CITADA

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

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

- art15-1\_par5

- art24\_par2

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

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

- art27\_cpt



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Weverton

**PARECER Nº      , DE 2023**

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 757, de 2022, que altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos serviços de praticagem; e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Relator: Senador **WEVERTON**

**I – RELATÓRIO**

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

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

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

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

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

Esgotado o prazo regimental, 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, altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para consentir que a

mesma seja membro da Comissão Temporária a ser formada em casos de denúncias de abuso de poder econômico, emitindo parecer consultivo em até 45 dias.

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

No Brasil, o serviço de praticagem consiste na atividade realizada por práticos de forma autônoma ou em sociedade simples uniprofissionais. Em razão da sua especial capacidade técnica e familiaridade com as respectivas zonas de praticagem, assessoram embarcações e seus comandantes, navegam e manobram os navios vindos do mar aberto e de águas profundas até sua atracação nos portos e seu retorno ao mar, passando pelos canais, rios de acesso, águas rasas, restritas e confinadas, superando as dificuldades e perigos geográficos (submersos ou não), condições meteorológicas, marés e tráfego das demais embarcações.

Para desempenharem a profissão, os práticos necessitam, inicialmente, obter aprovação em processo seletivo organizado pela Autoridade Marítima, tecnicamente rigoroso, para a categoria inicial de praticante de práctico, através de submissão a avaliações escrita, psicofísica, prova de títulos e prova práctico-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 práctico e o serviço de praticagem, como um todo, são intimamente associados à segurança da navegação, aqui tomada como sinônimo da expressão segurança do tráfego aquaviário, não importando as distinções entre os dois conceitos. A segurança da navegação constitui o propósito e o próprio sentido de existência do serviço de praticagem. A associação entre praticagem e segurança da navegação é milenar e o trabalho dos práticos é reconhecido como essencial e indispensável à segurança das manobras e dos deslocamentos de navios em portos e outras áreas de navegação cujas peculiaridades imponham cuidados redobrados ao navegante.

A importância da praticagem no cenário econômico brasileiro se viu em evidência, sobretudo, com a edição da Lei nº 14.301, de 7 de

janeiro de 2022, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), passando a ser diretamente relacionada ao chamado “Custo Brasil”. Desde então, o transporte marítimo atraiu, cada vez mais, a atenção dos principais órgãos públicos, principalmente diante da possibilidade de substituir parcialmente o modal rodoviário, e, dessa forma, contribuir para a redução geral dos custos de transporte no país.

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

Diante da importância dessa atividade para o desenvolvimento econômico nacional, acreditamos, portanto, que a proposição é oportuna e aperfeiçoa a atividade de praticagem no Brasil fornecendo maior segurança jurídica e estabilidade regulatória para a atividade.

### III – VOTO

Ante o exposto votamos pela regimentalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e, no mérito, pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 757, de 2022.

8



## PARECER Nº , DE 2023

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

Relator: Senador **IRAJÁ**

### I – RELATÓRIO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## II – ANÁLISE

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

Quanto à constitucionalidade do PL nº 2.458, de 2022, não se verificam óbices do ponto de vista material ou formal, pois a União tem competência privativa para legislar sobre energia, conforme determina o art. 22, inciso IV da Constituição Federal (CF) e cabe, segundo o caput do art. 48 da CF, ao Congresso Nacional, mediante sanção do Presidente da República, dispor sobre as matérias que são de competência da União. Ademais, não se trata de matéria de competência privativa do Presidente da República para iniciar o processo legislativo, conforme define o art. 61, § 1º, combinado com o art. 84, inciso III, ambos da CF.

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

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

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

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

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

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

### III – VOTO

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

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

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

“Art. 1º.....  
.....

‘Art. 26. ....  
.....

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

IV – .....  
.....

§ 3º .....:

I – .....; ou

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

.....’ (NR)”

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

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

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

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

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

““**Art. 26.** .....:

III – .....; ou

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

.....” (NR)”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 2458, DE 2022

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

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



[Página da matéria](#)

## PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

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



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

“**Art. 26.** .....:

.....

I – .....;

II – .....;

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

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

.....” (NR)

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

## JUSTIFICAÇÃO

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



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

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

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

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

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

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



SF/22893.07144-25

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

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

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

Sala das Sessões,

Senador ALESSANDRO VIEIRA



SF/22893.07144-25

---

## LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 14.300 de 06/01/2022 - LEI-14300-2022-01-06 , Marco Legal da Microgeração e Minigeração Distribuída - 14300/22

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2022;14300>

- art26



## SENADO FEDERAL

### PARECER (SF) Nº 8, DE 2023

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

**PRESIDENTE:** Senador Jaime Bagattoli

**RELATOR:** Senador Flávio Arns

**RELATOR ADHOC:** Senador Hamilton Mourão

05 de julho de 2023





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador FLÁVIO ARNS

## PARECER Nº , DE 2023

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

Relator: Senador **FLÁVIO ARNS**

### I – RELATÓRIO

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

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



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador FLÁVIO ARNS

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

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

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

## II – ANÁLISE

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

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

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



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador FLÁVIO ARNS

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

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

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

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

### III – VOTO

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



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador FLÁVIO ARNS

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

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

“Art. 26. ....:

I – .....;

II – .....;

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

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

.....” (NR)

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

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

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

Sala da Comissão,





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador FLÁVIO ARNS

, Presidente

, Relator



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

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

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

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

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

**Não Membros Presentes**

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

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

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

05 de julho de 2023

Senador JAIME BAGATTOLI

Presidiu a reunião da Comissão de Agricultura e Reforma  
Agrária

9



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador JAYME CAMPOS

## PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 2.686, de 2022, do Senador Wellington Fagundes, que *denomina “João Bosco de Aquino Araújo”, o trecho rodoviário no Km 468.6 da BR 070/GO até o Km 6,7 da BR 070/MT, no Contorno Rodoviário de Aragarças/GO; pontal do Araguaia/MT e Barra do Garças/MT.*

Relator: Senador **JAYME CAMPOS**

### I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão exclusiva e terminativa, o Projeto de Lei nº 2.686, de 2022, do Senador Wellington Fagundes, que *denomina “João Bosco de Aquino Araújo”, o trecho rodoviário no Km 468.6 da BR 070/GO até o Km 6,7 da BR 070/MT, no Contorno Rodoviário de Aragarças/GO; pontal do Araguaia/MT e Barra do Garças/MT.*

Para tanto, o art. 1º da proposição institui a respectiva homenagem, tal qual descrita pela ementa, ao passo que o art. 2º encerra a cláusula de vigência, previsto o seu termo inicial para a data da publicação da lei em que se converter a matéria.

Na justificção o autor expõe fatos sobre a vida do homenageado que justificam, em seu entender, a atribuição do nome de João Bosco de Aquino Araújo ao trecho rodoviário em questão.

A proposição não recebeu emendas e foi distribuída para análise exclusiva e terminativa desta Comissão.

## II – ANÁLISE

Compete à CI, nos termos do art. 104 do 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”.

Conforme estabelecido nos incisos I dos arts. 49 e 91, também dessa norma, foi confiada à CI competência para decidir terminativamente sobre o mérito da matéria.

Ademais, em razão do caráter exclusivo do exame da matéria, cabe à CI pronunciar-se também em relação à constitucionalidade, à juridicidade, em especial no que diz respeito à técnica legislativa, e à regimentalidade.

Quanto à constitucionalidade formal do projeto, consideramos os aspectos relacionados à competência legislativa, à legitimidade da iniciativa parlamentar e ao meio adequado para veiculação da matéria.

Relativamente à constitucionalidade, verifica-se que a União detém competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte, nos termos do art. 22, inciso XI, da Constituição Federal. Além disso, compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre cultura, conforme inscrito no art. 24, inciso IX, da Carta Magna.

É legítima a iniciativa parlamentar, nos termos do art. 48, *caput*, do texto constitucional, haja vista não incidir, na espécie, reserva de iniciativa.

Por fim, revela-se adequada a veiculação da matéria por meio de lei ordinária federal, visto não haver exigência constitucional de lei complementar ou outro veículo normativo para a disciplina do assunto. Verificado o atendimento aos requisitos constitucionais formais, parecem igualmente inatingidos pela proposição quaisquer dispositivos constitucionais, não havendo vícios materiais de inconstitucionalidade a apontar.

Assim, não observamos, na proposição, vícios relacionados à constitucionalidade da matéria, tampouco identificamos falha de natureza regimental.

Não vislumbramos, ademais, vícios de injuridicidade.

A atribuição supletiva de nomes a infraestruturas constantes do Sistema Federal de Viação é regulada pela Lei nº 6.682, de 27 de agosto de 1979, que dispõe sobre a denominação de estações terminais, obras de arte ou trechos de via do sistema nacional de transporte.

No que concerne à juridicidade, a proposta observa os preceitos da mencionada lei, especialmente aquele encartado no art. 2º, que propugna que homenagens como a ora em exame devem ser instituídas por lei especial, devendo a honraria designar “fato histórico ou [...] nome de pessoa falecida que haja prestado relevante serviço à Nação ou à Humanidade”.

De outra sorte, a iniciativa encontra amparo na Lei nº 6.454, de 24 de outubro de 1977, que *dispõe sobre a denominação de logradouros, obras, serviços e monumentos públicos* e veda, em todo o território nacional, a atribuição de nome de pessoa viva ou que tenha se notabilizado pela defesa ou exploração de mão de obra escrava, em qualquer modalidade, a bem público pertencente à União ou às pessoas jurídicas da administração indireta. Paulo Nunes Leal faleceu no ano de 2003.

Registre-se, em adição, no que concerne à técnica legislativa, que o texto do projeto se encontra igualmente de acordo com as normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

No que diz respeito ao mérito, a proposição merece prosperar.

João Bosco de Aquino Araújo era filho do pioneiro e Deputado Estadual Heronides Araújo, autor da lei que emancipou a cidade de Barra do Garças em 15 de setembro de 1948, pertencente até então ao município de Araguaiana.

Idealista como o pai, sonhava com uma Barra do Garças melhor e mais próspera. Ao trabalhar na rádio A Voz do Oeste de Cuiabá, viu despertar sua paixão pela comunicação. Torna-se um pioneiro na radiodifusão em Barra

do Garças ao inaugurar, em 22 de janeiro de 1986, a Rádio Difusora AM, segundo veículo de comunicação do município, hoje denominada Rádio Jovem Pan FM. Tempos depois, coordenou e dirigiu a TV Cidade, afiliada à Rede Record, e a Rede TV de Barra do Garças.

Bosquinho, como era carinhosamente chamado, além de pai de cinco filhos, sempre se preocupou em contribuir para o crescimento da cidade que amava, acompanhando de perto o processo político do município. Ocupou o cargo de secretário de planejamento e, posteriormente, de secretário de finanças de Barra do Garças, na gestão do ex-prefeito Paulo César Raye de Aguiar. Exerceu, nos últimos dias de sua vida, o cargo de assessor parlamentar do Senador Wellington Fagundes.

João Bosco de Aquino Araújo falece em 4 de agosto de 2020, no Hospital MedBarra, em Barra do Garças, vítima de uma parada cardíaca ocorrida após internação motivada por suspeita de Covid-19, aos 74 anos de idade. Em meio à dor de sua partida, resta a lembrança de um homem íntegro e trabalhador, que ao longo da sua vida deixou amigos por onde passou.

Não restam dúvidas, portanto, da justiça da homenagem em tela, razão pela qual a matéria deve ser aprovada.

### III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 2.686, de 2022.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 2686, DE 2022

Denomina “João Bosco de Aquino Araújo”, o trecho rodoviário no Km 468.6 da BR 070/GO até o Km 6,7 da BR 070/MT, no Contorno Rodoviário de Aragarças/GO; pontal do Araguaia/MT e Barra do Garças/MT.

**AUTORIA:** Senador Wellington Fagundes (PL/MT)



[Página da matéria](#)



## PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

Denomina “João Bosco de Aquino Araújo”, o trecho rodoviário no Km 468.6 da BR 070/GO até o Km 6,7 da BR 070/MT, no Contorno Rodoviário de Aragarças/GO; pontal do Araguaia/MT e Barra do Garças/MT.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Fica denominado “João Bosco de Aquino Araújo”, o trecho rodoviário no Km 468.6 da BR 070/GO até o Km 6,7 da BR 070/MT, no Contorno Rodoviário de Aragarças/GO; pontal do Araguaia/MT e Barra do Garças/MT.

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

## JUSTIFICAÇÃO

Filho do saudoso pioneiro e Deputado Estadual Heronides Araújo, autor do Projeto de Lei que emancipou a cidade de Barra do Garças, era um idealista como seu pai, sonhava com uma Barra do Garças melhor e mais próspera.

Em passagem pela Rádio Voz do Oeste de Cuiabá, viu despertar uma paixão pela comunicação, tornando-se um pioneiro na radiodifusão em Barra do



SF/22660.46303-33



Garças, ao inaugurar em 22 de janeiro de 1986 a Rádio Difusora AM, segundo veículo de comunicação do município, hoje denominada Rádio Jovem Pan FM.

Posteriormente veio a coordenar e dirigir a TV Cidade, afiliada à Rede Record e a Rede TV de Barra do Garças.

Carregou por sua existência a preocupação em contribuir para o crescimento de Barra do Garças, tendo ocupado os cargos de Secretário de Planejamento e de Finanças do município, com grande articulação na região, com ressonância em todo o Estado de Mato Grosso.

Sala das Sessões,

Senador **Wellington Fagundes**



SF/22660.46303-33

10



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador JAYME CAMPOS

## PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 3.386, de 2023, do Senador Wellington Fagundes, que *denomina “Afro Stefanini” o Terminal Ferroviário de Rondonópolis, na Ferrovia Vicente Vuolo - Ferronorte, no Estado de Mato Grosso.*

Relator: Senador **JAYME CAMPOS**

### I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 3.386, de 2023, do Senador Wellington Fagundes, que *denomina “Afro Stefanini” o Terminal Ferroviário de Rondonópolis, na Ferrovia Vicente Vuolo - Ferronorte, no Estado de Mato Grosso.*

A proposição consta de dois artigos, dos quais o art. 1º propõe a referida homenagem, enquanto o art. 2º prevê a entrada em vigor da lei na data de sua publicação.

Na justificção, o autor ressalta a trajetória de vida de Afro Stefanini, ilustre cidadão e político do estado do Mato Grosso, além de autêntico pioneiro para o progresso da cidade de Rondonópolis.

O projeto de lei foi encaminhado, no âmbito do Senado Federal, ao exame exclusivo da CI, em caráter terminativo, não lhe tendo sido apresentadas emendas até o momento.

## II – ANÁLISE

Compete a esta Comissão, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), opinar sobre proposições que tratam de transportes terrestres, a exemplo da proposição em debate.

Foi confiada à CI competência para decidir terminativamente sobre o PL nº 3.386, de 2023 nos termos dos incisos I dos arts. 49 e 91 do Risf.

Ademais, em razão do caráter exclusivo do exame da matéria, cabe a este colegiado pronunciar-se também em relação à constitucionalidade, à juridicidade, em especial no que diz respeito à técnica legislativa, e à regimentalidade.

O projeto sob análise não apresenta óbices relativos à sua constitucionalidade, juridicidade ou adequação ao regimento da Casa. Revela-se, em particular, consoante aos critérios estabelecidos na Lei nº 6.682, de 27 de agosto de 1979, que permite atribuir, mediante lei especial, designação supletiva aos terminais, obras de arte ou trechos de vias integrantes do Sistema Nacional de Viação. Apresenta-se, igualmente, de acordo com as determinações da Lei nº 6.454, de 24 de outubro de 1977, que *dispõe sobre a denominação de logradouros, obras, serviços e monumentos públicos*.

Registre-se, em adição, no que concerne à técnica legislativa, que o texto do projeto se encontra igualmente de acordo com as normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que *dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis*.

No que diz respeito ao mérito, a proposição merece prosperar.

Afro Stefanini nasceu em 1923 em Cabralia Paulista (SP), tendo chegado em Mato Grosso primeiro em Campo Grande (antes da divisão do estado) e, depois, em Rondonópolis.

De origem humilde, Stefanini trabalhou em diversas profissões, sempre marcado por elevado espírito altruísta e voltado ao desenvolvimento do estado do Mato Grosso.

Funcionário público de longa trajetória, Stefanini foi eleito deputado estadual pela Arena nas eleições de 1966, 1970 e 1974, além de ter

se tornado deputado federal em 1978. Isso o tornou um dos primeiros políticos de destaque em todo o País que morava em Rondonópolis.

Ingressou no Tribunal de Contas do Estado do Mato Grosso na vaga de conselheiro em 19 de janeiro de 1983, com a aposentadoria de Frederico Vaz de Figueiredo. Na Corte de Contas estadual, onde esteve por nove anos, exerceu as funções de conselheiro, vice-presidente e presidente.

Stefanini foi um dos impulsionadores do cultivo de algodão na região sul do estado e trouxe a primeira semente de algodão para Rondonópolis. Essa semente germinou, transformando a região em um dos principais polos de produção de algodão no Brasil, o que contribuiu para consolidar a indústria têxtil de Rondonópolis.

Afro Stefanini faleceu, aos 88 anos, em 2008 e o seu legado permanece vivo em todo o estado do Mato Grosso e, especialmente, na região de Rondonópolis, local em que se encontra o terminal ferroviário objeto da presente proposta de homenagem.

Consideramos, portanto, justo e meritório o reconhecimento veiculado na presente proposição.

### III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 3.386, de 2023.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 3386, DE 2023

Denomina “Afro Stefanini” o Terminal Ferroviário de Rondonópolis, na Ferrovia Vicente Vuolo - Ferronorte, no Estado de Mato Grosso.

**AUTORIA:** Senador Wellington Fagundes (PL/MT)



[Página da matéria](#)



## PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

Denomina “Afro Stefanini” o Terminal Ferroviário de Rondonópolis, na Ferrovia Vicente Vuolo - Ferronorte, no Estado de Mato Grosso.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Passa a ser denominado “Afro Stefanini” o Terminal Ferroviário de Rondonópolis, na Ferrovia Vicente Vuolo - Ferronorte, localizado no Complexo Intermodal de Rondonópolis, no estado do Mato Grosso.

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

### JUSTIFICAÇÃO

O Complexo Intermodal Ferroviário de Rondonópolis é uma importante iniciativa, pois irá facilitar o escoamento da produção e suprir um ponto geográfico estratégico para o desenvolvimento socioeconômico da região Centro-Oeste, com fluxo previsto de 2500 carreiras ao dia, bem como contribuirá para que as mercadorias que por ele transitar possam chegar mais rápido nos locais de destino, criando um grande distrito industrial na região sul do Estado do Mato Grosso.

O Terminal Ferroviário em Rondonópolis situa-se no km 94,5 da rodovia BR- 163/MT. O complexo industrial prevê 20 lotes industriais que somam 1.863.471 metros quadrados. A área total, somando além dos lotes, toda a estrutura para recebimento e transporte das cargas, é de aproximadamente 2.500.0000 metros quadrados. Estima-se ainda a circulação de cerca de 5.500 pessoas por dia, sendo a sua capacidade de recebimento inicial prevista para 1.200 caminhões diários, chegando ao pico de capacidade de 2.500 caminhões num prazo de dois anos após o início das atividades. Além disso, terminal conta com um estacionamento para 3.000 caminhões e 08 tombadores para



recebimento e descarregamento de grãos. Apenas para efeitos comparativos, cabe ressaltar que o terminal em funcionamento no Alto Araguaia, conta com dois tombadores.

A realização desta obra que liga o trecho de Alto Araguaia a Rondonópolis é decorrente do empenho de muitos cidadão mato-grossenses, e nesta oportunidade quero homenagear na pessoa do Sr. Afro Stefanini, todos que lutaram por mais esta conquista para Mato Grosso.

O Sr Afro Stefanini foi uma pessoa notável, de família humilde, trabalhou em diversas profissões e dedicou maior parte da sua vida em prol da sociedade.

Nascido na cidade de Calábria, em São Paulo, adotou o Estado de Mato Grosso para viver. Começou sua vida profissional como caminhoneiro, transportando postes para a instalação das linhas de telégrafo em Mato Grosso. Com altruísmo que poucos possuem, Afro financiava as lavouras de pequenos produtores rurais e, em troca, recebia apenas os produtos da própria lavoura. Afro Stefanini foi também o homem quem transportou todo o material para a construção da primeira ponte da cidade de Rondonópolis inaugurada em 1955.

Foi deputado estadual por três mandatos e também ocupou uma cadeira na Câmara dos Deputados como representante de Mato Grosso, além de ex-chefe da Casa Civil no governo Frederico Campos e conselheiro do Tribunal de

Contas do Estado (TCE), onde exerceu as funções de conselheiro, vice- presidente e presidente.

Além disso, ainda foi um dos incentivadores das plantações de algodão na Região Sul do Estado e trouxe a primeira semente de algodão para Rondonópolis. Essa semente frutificou tornando a região num dos grandes produtores do herbáceo no Brasil, o que contribuiu para a consolidação do pólo têxtil de Rondonópolis.

Nesta homenagem destaco o trabalho deste autêntico pioneiro que muito colaborou para o progresso da cidade de Rondonópolis.



Afro faleceu em 2008, aos 88 anos, e pelo cidadão que foi, propomos que seu nome seja dado ao terminal ferroviário em questão, e solicitamos aos nobres parlamentares o apoio para a aprovação desta iniciativa.

Sala das Sessões,

Senador WELLINGTON FAGUNDES



11



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Zequinha Marinho

**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 2386/2019, que “altera a Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, que estabelece a Política Nacional de Segurança de Barragens (PNSB), para instituir a caução obrigatória para garantia do descomissionamento ou da descaracterização de barragens de rejeitos de mineração e de resíduos industriais”.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- a Senhora Marília Carvalho de Melo, Secretária Estadual de Meio Ambiente de Minas Gerais;
- o Senhor Vitor Saback, Secretário de Geologia, Mineração e Transformação Mineral do Ministério de Minas e Energia;
- o Senhor Mauro Sousa, Diretor-Geral da Agência Nacional de Mineração;
- o Senhor Fábio Figueiredo, advogado especialista da FW&C Advogados;
- o Senhor Raul Jungmann, Diretor-Presidente do Instituto Brasileiro de Mineração (IBRAM);
- o Senhor Robson Andrade, Presidente da Confederação Nacional da Indústria.

## JUSTIFICAÇÃO

Tendo em vista dar prosseguimento à discussão do relatório e da tramitação do Projeto de Lei nº 2386/2019, sugiro que o tema seja objeto de audiência pública.

O descomissionamento e a descaracterização de barragens de rejeitos de mineração e de resíduos industriais perfaz debate atual e necessário, tendo em vista a evolução da legislação e controle de passivos ambientais e riscos para a sociedade. A exigência de caução e o provisionamento de recursos para tanto, representa, no entanto, impactos financeiros e econômicos, os quais também merecem ser debatidos, com foco na viabilidade da manutenção de empreendimentos e investimentos futuros.

Levando-se em conta que os convidados listados podem trazer contribuições importantes ao debate, espero contar com o apoio dos meus pares para a aprovação do presente requerimento.

Sala da Comissão, 19 de outubro de 2023.

**Senador Zequinha Marinho**  
**(PODEMOS - PA)**

12



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Chico Rodrigues

## 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 aumento excessivo de tarifas aéreas.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- representante Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC;
- representante Gol Linhas Aéreas;
- representante Latam Airlines Brasil;
- representante Azul Linhas Aéreas;
- representante Associação Brasileira das Empresas Aéreas.

## JUSTIFICAÇÃO

Esse é um assunto relevante para toda a população brasileira, mas sobretudo para a de meu Estado de Roraima e demais moradores da região Norte do Brasil.

A população do Norte do Brasil já vive um apagão logístico pela má qualidade de nossas estradas, que a isola do resto de nosso país.

Estamos enfrentando um aumento recente de 24% nas passagens aéreas, mesmo diante de queda no preço do querosene de aviação. Segundo a Petrobrás, o querosene já apresentou queda acumulada de 35% neste ano de 2023.

As passagens aéreas para Roraima acabam ficando mais caras do que passagens para Miami. Com breve pesquisa no Google realizada no dia 6/11,





encontramos passagens ida e volta Brasília - Boa Vista entre R\$ 3 e 5 mil reais. Para Miami, na mesma pesquisa, os preços variavam entre R\$ 2,8 e 4,2 mil. E para Londres, cuja distância de Brasília é mais que o dobro que Roraima, o preço variava entre R\$ 4,5 e 6 mil. A distância aérea Brasília - Boa Vista é de 4.083 km. Brasília - Miami 5.814 km e Brasília - Londres 8.792 km. É sabido que não se mede o preço de passagens aéreas pela distância, pois existem vários custos operacionais envolvidos, mas é inaceitável que um trecho doméstico entre capitais seja maior que um trecho internacional com distância em superior, principalmente considerando a redução do querosene de aviação no mercado doméstico, que compõe a maior parcela de custo de transporte aéreo.

Com poucas empresas aéreas no setor, o movimento sincronizado de preços em outubro, sem referencia no aumento dos custos (queda significativa do maior custo, que é combustível), é indício de cartel, práticas ilegais e puníveis.

Por isso chamamos as empresas aéreas para apresentarem suas justificativas e a Agencia Nacional de Aviação Civil, responsável por regular e fiscalizar as atividades da aviação civil e a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária no Brasil e pelo desenho do mercado que vivemos de forma a avaliar junto a Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal o que deve ser feito para coibir abusos.

Sala da Comissão, 7 de novembro de 2023.

**Senador Chico Rodrigues**  
**(PSB - RR)**



13



SENADO FEDERAL

## REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

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

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

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

## JUSTIFICAÇÃO

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



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

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

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

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

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

Sala da Comissão, 24 de novembro de 2023.

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

