



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 30ª REUNIÃO

(1ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura)

**15/08/2023
TERÇA-FEIRA
às 09 horas**

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



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**30ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 1ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 15/08/2023.**

30ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA

terça-feira, às 09 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PL 4643/2020 - Não Terminativo -	SENADOR WEVERTON	12
2	PL 4239/2021 - Não Terminativo -	SENADOR JAIME BAGATTOLI	23
3	PL 2444/2022 - Não Terminativo -	SENADOR IZALCI LUCAS	37
4	PL 836/2023 - Não Terminativo -	SENADOR ASTRONAUTA MARCOS PONTES	50
5	PL 2707/2019 - Terminativo -	SENADOR CARLOS VIANA	59
6	PL 4430/2020 - Terminativo -	SENADOR WILDER MORAIS	76

7	PL 1949/2021 - Terminativo -	SENADOR CARLOS VIANA	82
8	PL 3278/2021 - Terminativo -	SENADOR VENEZIANO VITAL DO RÊGO	91
9	REQ 46/2023 - CI - Não Terminativo -		123
10	REQ 51/2023 - CI - Não Terminativo -		128
11	REQ 52/2023 - CI - Não Terminativo -		130
12	REQ 53/2023 - CI - Não Terminativo -		133
13	REQ 54/2023 - CI - Não Terminativo -		135
14	REQ 55/2023 - CI - Não Terminativo -		140
15	REQ 56/2023 - CI - Não Terminativo -		143
16	REQ 57/2023 - CI - Não Terminativo -		149
17	REQ 58/2023 - CI - Não Terminativo -		153
18	REQ 59/2023 - CI - Não Terminativo -		157

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Confúcio Moura

VICE-PRESIDENTE: Senadora Augusta Brito

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES

SUPLENTES

Bloco Parlamentar Democracia(UNIÃO, MDB, PODEMOS, PDT, PSDB)

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 Oriovisto Guimarães(PODEMOS)(2)(10)	PR 3303-1635
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 / 1963 / 1964

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

Daniella Ribeiro(PSD)(4)	PB 3303-6788 / 6790	1 Irajá(PSD)(4)	TO 3303-6469
Vanderlan Cardoso(PSD)(4)	GO 3303-2092 / 2099	2 VAGO(4)(11)	
Lucas Barreto(PSD)(4)	AP 3303-4851	3 Margareth Buzetti(PSD)(4)	MT 3303-6408
Otto Alencar(PSD)(4)(8)	BA 3303-3172 / 1464 / 1467	4 Omar Aziz(PSD)(4)	AM 3303-6579 / 6581
Augusta Brito(PT)(4)	CE 3303-5940	5 Humberto Costa(PT)(4)	PE 3303-6285 / 6286
Teresa Leitão(PT)(4)	PE 3303-2423	6 Rogério Carvalho(PT)(4)	SE 3303-2201 / 2203
Beto Faro(PT)(4)	PA 3303-5220	7 Fabiano Contarato(PT)(4)	ES 3303-9054 / 6743
Chico Rodrigues(PSB)(4)	RR 3303-2281	8 Jorge Kajuru(PSB)(4)	GO 3303-2844 / 2031

Bloco Parlamentar Vanguarda(PL, NOVO)

Marcos Rogério(PL)(1)(12)	RO 3303-6148	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

Bloco Parlamentar Aliança(PP, REPUBLICANOS)

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

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

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

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



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA

1ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
57ª LEGISLATURA

Em 15 de agosto de 2023
(terça-feira)
às 09h

PAUTA
30ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

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

Retificações:

1. Correção do tipo de votação do Item 7. (10/08/2023 11:48)
 2. Retirada de pauta do Requerimento 52/2023 - CI (14/08/2023 14:12)
 3. Inclusão novo relatório do item 7. (14/08/2023 14:20)
 4. Alteração tipo de relatório pela aprovação da matéria do item 7 (14/08/2023 14:25)
 5. Inclusão do Req 52/2023 - CI
- Inclusão novo relatório do item 2 (14/08/2023 18:15)

PAUTA

ITEM 1

PROJETO DE LEI Nº 4643, DE 2020

- Não Terminativo -

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

Autoria: Senador Eduardo Girão

Relatoria: Senador Weverton

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo que apresenta

Observações:

1. Após análise na CI, a matéria vai à CAE, em decisão terminativa
2. Em 12/04/2023 o Senador Wellington Fagundes apresenta a emenda nº 1
3. Votação simbólica

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Emenda 1 \(CI\)](#)

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

ITEM 2

PROJETO DE LEI Nº 4239, DE 2021

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, para determinar que a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) explique periodicamente, em linguagem acessível à população, as variações no valor das tarifas de energia elétrica.

Autoria: Senador Esperidião Amin

Relatoria: Senador Jaime Bagattoli

Relatório: Pela aprovação com emenda de redação que apresenta.

Observações:

1. Após análise na CI, a matéria vai à CTFC, em decisão terminativa
2. Votação simbólica

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

ITEM 3

PROJETO DE LEI Nº 2444, DE 2022

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020, para incluir os taxistas entre os beneficiários de financiamentos do Pronampe na aquisição de veículos novos.

Autoria: Senador Fernando Collor

Relatoria: Senador Izalci Lucas

Relatório: Pela aprovação do projeto e da emenda nº 1-T, com as emendas que apresenta

Observações:

1. Após análise na CI, a matéria vai à CAE, em decisão terminativa
2. Em 24/11/2022 o Senador Fernando Collor apresentou a emenda nº 1-T
3. Em 13/06/2023 o relator submete à Comissão um novo relatório, pela aprovação do projeto e da emenda nº 1-T, com três emendas que apresenta
4. Votação simbólica

Textos da pauta:[Relatório Legislativo \(CI\)](#)[Emenda 1-T \(CI\)](#)[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)**ITEM 4****PROJETO DE LEI Nº 836, DE 2023****- Não Terminativo -**

Altera a Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, para permitir a cessão de créditos de energia elétrica, por unidades consumidoras participantes do Sistema de Compensação de Energia Elétrica, a entidades beneficentes.

Autoria: Senador Hamilton Mourão

Relatoria: Senador Astronauta Marcos Pontes

Relatório: Pela aprovação

Observações:

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

Textos da pauta:[Relatório Legislativo \(CI\)](#)[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)**ITEM 5****PROJETO DE LEI Nº 2707, DE 2019****- Terminativo -**

Altera a Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, que estabelece a Política Nacional de Segurança de Barragens, para obrigar o empreendedor de barragens para fins de disposição final ou temporária de rejeitos de mineração a contratar auditoria externa.

Autoria: Senadora Rose de Freitas

Relatoria: Senador Carlos Viana

Relatório: Pela aprovação com emenda que apresenta e rejeição da emenda nº 1 - CMA.

Observações:

Votação nominal

Textos da pauta:[Relatório Legislativo \(CI\)](#)[Parecer \(CMA\)](#)[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)**ITEM 6****PROJETO DE LEI Nº 4430, DE 2020****- Terminativo -**

Dispõe sobre a federalização da rodovia TO-335.

Autoria: Senador Irajá

Relatoria: Senador Wilder Moraes

Relatório: Pela aprovação

Observações:

Votação nominal

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

ITEM 7

PROJETO DE LEI Nº 1949, DE 2021

- Terminativo -

Acresce dispositivo à Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para estabelecer a não caracterização como perigosas das atividades ou operações que envolvam exposição às quantidades de inflamáveis contidas em tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares, na forma que especifica.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Carlos Viana

Relatório: Pela aprovação da matéria

Observações:

Votação nominal

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

ITEM 8

PROJETO DE LEI Nº 3278, DE 2021

- Terminativo -

Atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

Autoria: Senador Antonio Anastasia

Relatoria: Senador Veneziano Vital do Rêgo

Relatório: Pela aprovação do projeto, com a emenda nº 1-T

Observações:

1. *Em 04/05/2022 o Senador Carlos Fávaro apresentou a emenda nº 1-T*

2. *Votação nominal*

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Emenda 1-T \(CI\)](#)

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

ITEM 9

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 46, DE 2023

Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de debater e avaliar eventual inconsistência técnica na definição do Preço de Liquidação das Diferenças

(PLD) e seu impacto macroeconômico.

Autoria: Senador Weverton

Textos da pauta:

[Requerimento](#) (CI)

ITEM 10

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 51, DE 2023

Requer, no termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 23/2023 - CI seja incluído a AMEPI.

Autoria: Senador Carlos Viana

Textos da pauta:

[Requerimento](#) (CI)

ITEM 11

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 52, DE 2023

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de instruir o PL 3278/2021, que busca atualizar o Marco Legal da mobilidade urbana.

Autoria: Senador Weverton

Textos da pauta:

[Requerimento](#) (CI)

ITEM 12

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 53, DE 2023

Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de debater os questões relacionadas à aviação civil no Brasil, notadamente preços de passagem aéreas, regionalização de voos, programas de milhagens, reservas, dentre outros assuntos.

Autoria: Senadora Daniella Ribeiro

Textos da pauta:

[Requerimento](#) (CI)

ITEM 13

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 54, DE 2023

Requer, no termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater as estratégias a serem adotadas pelo Brasil em relação a exploração do lítio.

Autoria: Senador Esperidião Amin

Textos da pauta:[Requerimento](#) (CI)**ITEM 14****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 55, DE 2023**

Realização de Audiência Pública para debater o uso de aquecedores solares, nos programas habitacionais do Governo Federal.

Autoria: Senador Astronauta Marcos Pontes

Textos da pauta:[Requerimento](#) (CI)**ITEM 15****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 56, DE 2023**

Requer que seja convidado o senhor Alexandre Silveira de Oliveira, Ministro de Estado de Minas e Energia, a comparecer a esta Comissão, a fim de prestar informações sobre a composição da tarifa aplicada à energia elétrica comercializada pela usina hidrelétrica de Itaipu.

Autoria: Senador Esperidião Amin

Textos da pauta:[Requerimento](#) (CI)**ITEM 16****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 57, DE 2023**

Requer que seja convidado o senhor Jorge Oliveira, Ministro do Tribunal de Contas da União, a comparecer a esta Comissão, a fim de prestar informações sobre a composição da tarifa aplicada à energia elétrica comercializada pela usina hidrelétrica de Itaipu.

Autoria: Senador Esperidião Amin

Textos da pauta:[Requerimento](#) (CI)**ITEM 17****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 58, DE 2023**

Requer que seja convidado o senhor Sandoval de Araújo Feitosa Neto, Diretor-Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica, a comparecer a esta Comissão, a fim de prestar informações sobre a composição da tarifa aplicada à energia elétrica comercializada pela usina hidrelétrica de Itaipu.

Autoria: Senador Esperidião Amin

Textos da pauta:[Requerimento](#) (CI)**ITEM 18****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 59, DE 2023**

Requer a realização de audiência pública, em conjunto com a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, com o objetivo de debater as "estratégias de desenvolvimento nas regiões Norte e Nordeste". Propõe para a audiência a presença do senhor Mangabeira Unger, Professor da Universidade de Harvard.

Autoria: Senador Confúcio Moura

Textos da pauta:

[Requerimento](#) (CI)

1



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

PARECER Nº , DE 2023

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

Relator: Senador **WEVERTON**

I – RELATÓRIO

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

II – ANÁLISE

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

Além disso, o PL 4.643, de 2020, está em consonância com a Lei nº 8.987, de 1995, que aponta em seu art. 6º que as concessões pressupõem a prestação de serviço adequado, isto é, que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

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

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

Não esqueçamos, o PL 4.643, de 2020 caminha em direção ao aprimoramento da qualidade do serviço de concessão de rodovias federais, não só pela comodidade que a medida trará aos usuários, mas também pela modernização do sistema de pagamento de pedágios. Hoje, muitos usuários deixam de passar no pedágio, pegando vias alternativas, por falta de dinheiro físico. O projeto irá solucionar essa dificuldade.

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

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

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

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

A pedido do Senador Eduardo Braga, deixamos claro no texto da posição que os consumidores não deverão ser onerados pelas modificações aqui trazidas. Consideramos oportuno também, substituir a espécie cartões de débitos e de créditos, pelo conceito: meios eletrônicos, de forma atualizada com o avanço tecnológico. Assim, quando houver o surgimento de outras formas mais seguras e céleres de pagamento que o cartão de crédito ou de débito, e certamente haverá em não muito tempo, a lei não estará obsoleta.

Foi apresentada uma emenda de autoria do Senador Wellington Fagundes, prevendo que os pagamentos eletrônicos serão os regulados e autorizados pelo Banco Central do Brasil. Ao nosso juízo, vemos que a emenda dará segurança jurídica para os novos contratos, e maior transparência para uma fiscalização efetiva contra possíveis crimes, assim, acatamos a emenda nº 01.

Entendemos ser necessário a apresentação de uma emenda substitutiva pelo fato das várias alterações no texto original, contemplando a sugestão do Senador Eduardo Braga e a emenda do Senador Wellington Fagundes.

III – VOTO

Em razão do exposto, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 4.643 de 2020, na forma da seguinte emenda substitutiva:

EMENDA Nº - CI (SUBSTITUTIVA)

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

“Art. 12-A. Os contratos de concessão de rodovias federais, licitados após 1º de janeiro de 2025, deverão prever a possibilidade de pagamento da tarifa de pedágio por diferentes meios eletrônicos regulados e autorizados pelo Banco Central do Brasil, de forma atualizada com o avanço tecnológico, desde que não haja acréscimo na tarifa de pedágio cobrada ao consumidor”.

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



EMENDA Nº - CI
(ao PL 4643/2020)

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

“Art. 12-A. Os contratos de concessão de rodovias federais deverão prever a possibilidade de pagamento da tarifa do pedágio por todos os meios de pagamentos regulados e autorizados pelo Banco Central do Brasil. ”

JUSTIFICAÇÃO

A Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura - Frenlogi, da qual sou presidente, protocolou em 02 de maio de 2022 o Ofício 267/2022 ao Diretor Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT solicitando que fossem realizados estudos e melhorias técnicas no âmbito da gestão dos contratos de concessões rodoviárias da malha federal, com vistas a implantar em todos postos de pedágios em operação da ANTT, a sistemática e a opção do pagamento do valor do pedágio com o uso do cartão de crédito, débito e Pix, de qualquer bandeira do sistema financeiro nacional.

O Projeto de Lei 4.643, de 2020, de autoria do Senador Eduardo Girão, que “propõe a modificação da Lei nº 8.987, de 1995, para permitir que as concessionárias de rodovias federais implementem a utilização de cartões de crédito e débito como formas de pagamentos de pedágios”, e aguarda emendas na Comissão de Serviços de Infraestrutura, considero oportuno contribuir com a proposta de inclusão do pagamento instantâneo –



Pix entre as formas alternativas de pagamentos das tarifas nas praças de pedágios das concessionárias.

Cabe ressaltar que essa alteração na forma de cobrança nas praças de pedágios ao longo das rodovias federais facilitará a vida diária de milhares de motoristas e resultará no aperfeiçoamento da fiscalização da Agência.

No mais, estendendo as modalidades de meios de pagamento de pedágios para todos aqueles regulados e autorizados pelo Banco Central do Brasil a lei terá um efeito de maior perenidade uma vez que o BCB tem sido mais veloz e ágil em responder as necessidades do mercado e das relações de consumo dos brasileiros.

Sala da Comissão,

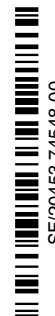
Senador WELLINGTON FAGUNDES



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador EDUARDO GIRÃO

PROJETO DE LEI Nº , DE 2020

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



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador EDUARDO GIRÃO

2

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

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

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

Sala das Sessões,

Senador EDUARDO GIRÃO





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4643, DE 2020

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

AUTORIA: Senador Eduardo Girão (PODEMOS/CE)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

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

2



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 4239, de 2021, do Senador Esperidião Amin, que altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, para determinar que a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) explique periodicamente, em linguagem acessível à população, as variações no valor das tarifas de energia elétrica.

Relator: Senador **JAIME BAGATTOLI****I – RELATÓRIO**

Encontra-se nesta Comissão o Projeto de Lei (PL) nº 4239, de 2021, de autoria do Senador Esperidião Amin, que propõe alterações na Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, com o objetivo de determinar que a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) explique periodicamente, de forma clara para a população, as variações no valor das tarifas de energia elétrica.

O PL é composto por dois artigos.

O art. 1º do PL propõe a inclusão do artigo 3º-B na Lei nº 9.427, de 1996, com o intuito de exigir que a ANEEL publique, em linguagem acessível à população, dois relatórios. O primeiro relatório deverá ser divulgado juntamente com o reajuste anual ou revisão tarifária da distribuidora e deverá esclarecer aos consumidores de energia elétrica as razões por trás das variações nos valores das tarifas praticadas pela distribuidora de energia elétrica. O segundo relatório, também com periodicidade anual, será publicado até o último dia útil do mês de março e explicará as diferenças entre as tarifas dessas empresas, informará as medidas tomadas pela ANEEL para reduzir as diferenças nos valores das tarifas entre as distribuidoras e para mitigar



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

aumentos nas tarifas, apresentará o impacto das medidas adotadas para reduzir os valores e as diferenças nas tarifas, e explicará os motivos pelos quais essas medidas eventualmente não foram implementadas.

O segundo artigo da Proposição trata da cláusula de vigência, estabelecendo que a lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Na Justificação do PL, o autor destaca que a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) sugeriu uma série de medidas para aprimorar a governança da ANEEL, enfatizando a necessidade de a Agência “garantir igualdade de condições no envolvimento das partes interessadas no processo regulatório e aumentar o foco dos indicadores de desempenho”. O autor argumenta que a população em geral “tem enorme dificuldade em entender a regulação das tarifas de energia elétrica”, o que prejudica o controle social.

O PL foi encaminhado a esta Comissão e, em caráter terminativo, à Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor (CTFC).

Nenhuma emenda foi apresentada dentro do prazo estipulado pelo art. 122, inciso II, alínea "c" do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

II – ANÁLISE

Segundo o art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura 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*. Dessa forma, considerando que o fornecimento de energia elétrica é um desses assuntos correlatos, fica evidente a pertinência do objeto da proposição aos temas de competência desta Comissão. Isso posto, passamos à análise do mérito do PL.

A criação das agências reguladoras faz parte de um movimento de redução da intervenção direta do Estado na economia, em favor da iniciativa



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

privada. Nesse contexto, as agências reguladoras assumiram o papel de garantir um pacto de longo prazo entre o Estado e os agentes privados que fornecem bens ou serviços, reduzindo o risco de ações com objetivos de curto prazo por parte do governo em exercício e das empresas. No entanto, a delegação de competências a um órgão independente, como essas agências, requer atenção a alguns riscos.

Um dos riscos associados à criação de uma agência independente é o chamado “insulamento burocrático”. Resumidamente, trata-se da possibilidade de a agência agir visando a atingir seus próprios objetivos, em detrimento do setor regulado e/ou da população que demanda o bem ou serviço regulado. Esse risco é agravado pelo fato de os dirigentes das agências, que possuem mandatos, não serem eleitos, o que gera um déficit democrático. Outro risco é a captura do órgão regulador pelos agentes regulados, ou seja, pelas empresas.

Uma das maneiras de conter excessos e mitigar distorções na atuação das agências, além do controle exercido pelo Congresso Nacional e pelos órgãos de fiscalização, é o controle social exercido pela população. Entretanto, para que a população possa efetivamente desempenhar o papel de fiscalizar a atuação das agências, não basta a possibilidade, como ocorre atualmente, de participar de consultas e audiências públicas. É necessário que a população consiga entender o que está sendo discutido, o que não será possível se a linguagem utilizada pelo regulador for acessível apenas aos especialistas do setor regulado.

O exposto acima ilustra a importância indiscutível do PL e como a atuação da ANEEL pode ser aprimorada, em linha com o preconizado pela OCDE, tão bem exposto pelo autor na Justificação da Proposição.

A verdade é que há um sentimento generalizado e justificado de que as tarifas de energia elétrica são elevadas, mas as causas desse encarecimento são de difícil entendimento pela população. Também falta compreensão sobre os motivos pelos quais as tarifas praticadas pelas distribuidoras são tão discrepantes entre si. Por exemplo, segundo a ANEEL¹, a Cedrap, uma distribuidora que atende o Estado de São Paulo, possuía, na data

¹ Fonte: <https://portalrelatorios.aneel.gov.br/luznatarifa/rankingtarifas>, acesso em 13 de junho de 2023.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

de 13 de junho de 2023, a maior tarifa residencial do Brasil, no valor de R\$ 0,994/kWh (sem tributos). Já a Coopera, localizada no Estado de Santa Catarina, tinha a menor tarifa, no valor de R\$ 0,459/kWh (sem tributos), menos da metade da tarifa da Cedrap. As razões, que podem ser claras para os especialistas, não são compreensíveis para a população em geral.

Outro aspecto que evidencia a importância do PL é a falta de informação disseminada, no âmbito da população em geral, sobre as ações que a ANEEL está tomando para combater as tarifas elevadas e a disparidade entre as tarifas das distribuidoras. Certamente, especialistas do setor elétrico ou da própria ANEEL as conhecem, mas isso não chega até a população ou, se chega, a população não as compreende.

De fato, no setor elétrico, observa-se o uso de uma linguagem fechada, construída de e para um grupo seleto de pessoas, que compreende as normas e as explicações para uma série de fenômenos. Não é admissível que a população brasileira, que luta para garantir seu sustento, seja impedida, por aqueles que se autodenominam especialistas e conhecedores do setor elétrico, de entender, reclamar e apresentar contribuição de aperfeiçoamento para o setor elétrico brasileiro. Precisamos superar esse comportamento elitista, o qual pressupõe que apenas aqueles que se qualificam no setor elétrico têm a capacidade de resolver problemas está restrita àqueles que supostamente se qualificaram no setor elétrico; só assim a realidade vivida pelo povo brasileiro será compreendida.

Por fim, é importante ressaltar que os conselhos de consumidores não preenchem a lacuna identificada pelo PL. Na verdade, a proposição contribuirá para tornar esses conselhos mais efetivos.

Conclui-se, portanto, que o PL, ao promover a aproximação do regulador à população, contribui para aprimorar a governança da ANEEL, em conformidade com as recomendações da OCDE mencionadas anteriormente. Os benefícios para a população são evidentes, uma vez que ela terá melhores condições de opinar sobre um setor que oferece um serviço essencial. A ANEEL também se beneficia, uma vez que suas ações e decisões terão mais legitimidade, o que reduzirá atritos e permitirá que seu corpo técnico e dirigentes se concentrem em melhorar a vida dos cidadãos brasileiros.

**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

Há, todavia, a necessidade de uma emenda de redação ao PL nº 4239, de 2021. A proposição inclui o art. 3º-B na Lei nº 9.427, de 1996. Ocorre que a Lei nº 14.385, de 27 de junho de 2022, já introduziu um art. 3º-B na Lei nº 9.427, de 1996, versando sobre outro tema. Nesse contexto, o art. 3º-B que o PL nº 4239, de 2021, almeja inserir na Lei nº 9.427, de 1996, deve ser renumerado para art. 3º-C.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela aprovação do PL nº 4239, de 2021, com a seguinte emenda de redação.

EMENDA Nº - CI (Redação)

Renumere-se o art. 3º-B a ser incluído na Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 4239, de 2021, para art. 3º-C.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4239, DE 2021

Altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, para determinar que a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) explique periodicamente, em linguagem acessível à população, as variações no valor das tarifas de energia elétrica.

AUTORIA: Senador Esperidião Amin (PP/SC)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

Altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, para determinar que a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) explique periodicamente, em linguagem acessível à população, as variações no valor das tarifas de energia elétrica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 3º-B:

“**Art. 3º-B** A ANEEL deverá publicar, em linguagem acessível à população, relatórios para esclarecer junto aos consumidores de energia elétrica as razões das:

I – variações no valor das tarifas de fornecimento de energia elétrica de cada prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica cujos valores de tarifas forem objetos de reajuste ou revisão tarifária; e

II – diferenças entre os valores das tarifas e entre variações dos valores das tarifas de fornecimento de energia elétrica praticadas pelas prestadoras do serviço público de distribuição de energia elétrica.

§1º O relatório de que trata o inciso I do **caput** será publicado no sítio eletrônico da ANEEL, em local de fácil identificação e acesso, concomitantemente à publicação do ato de reajuste ou





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

revisão tarifária da prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica.

§2º O relatório de que trata o inciso II do **caput** deverá:

I – ser publicado anualmente, no sítio eletrônico da ANEEL, em local de fácil identificação e acesso, até o último dia útil do terceiro mês do ano;

II – conter as medidas da ANEEL para:

a) promover a redução das diferenças no valor das tarifas entre prestadoras de serviço público de distribuição de energia elétrica; e

b) mitigar elevações no valor das tarifas de fornecimento de energia elétrica;

III – explicitar os impactos das medidas de que trata o inciso II anunciadas no ano anterior;

IV – apresentar as razões da não implementação das medidas de que trata o inciso II anunciadas no ano anterior.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Em novembro deste ano, a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) divulgou documento produzido pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), de título: "Impulsionando o Desempenho da Agência Nacional de Energia Elétrica do Brasil".

O documento em questão é resultado da aplicação do Quadro de Avaliação de Desempenho para Reguladores Econômicos da OCDE (PAFER) com vistas a analisar a governança interna e externa da ANEEL, “incluindo suas estruturas organizacionais, comportamentos, prestação de contas, processos, informação e gestão de desempenho, bem como a clareza de papéis, relações, distribuição de poderes e responsabilidades com outras partes interessadas governamentais e não governamentais”.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

Como resultado da aplicação do PAFER, a OCDE apresenta uma série de sugestões para a ANEEL, com vistas a aperfeiçoar a governança da agência. Duas merecem ser destacadas:

- garantir a igualdade de condições no envolvimento das partes interessadas no processo regulatório, inclusive reforçando o uso dos conselhos consultivos;
- aumentar o foco dos indicadores de desempenho para permitir um acompanhamento mais fácil do desempenho da Agência;

Nota-se, das recomendações da OCDE, que a ANEEL precisa aperfeiçoar a sua atuação para garantir igualdade de condições no envolvimento das partes interessadas no processo regulatório e aumentar o foco dos indicadores de desempenho. De fato, trata-se de um diagnóstico preciso.

A população em geral tem enorme dificuldade em entender a regulação das tarifas de energia elétrica. Apesar dos supostos esforços da Agência, o resultado concreto é pífio, desanimador mesmo. Incluir nas faturas de energia elétrica uma série de informações sem explicar para os consumidores como interpretá-las é inútil; é desperdício de recurso; desestimula o cidadão e contribui para teorias conspiratórias. Ademais, essa série de informações presentes nas faturas não consegue responder questões básicas para os consumidores. Por que houve aumento da tarifa? O que explica o aumento da tarifa? Por que o consumidor de outra distribuidora tem uma tarifa menor ou maior? O que a ANEEL está fazendo para enfrentar as elevações de tarifas? A ANEEL adotou todas as medidas ao seu alcance? A ANEEL falhou em implementar as medidas de sua competência? Todas essas são perguntas para as quais não encontramos respostas.

A ANEEL pode argumentar que tudo isso está em seu sítio eletrônico, em uma nota técnica. Entretanto, na prática, esse documento é impossível de ser localizado pelo cidadão leigo que não conhece a linguagem





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

tecnicista usada no setor elétrico e, por isso, tem até mesmo dificuldade de entender a arquitetura do sítio eletrônico da ANEEL. Mesmo quando o cidadão encontra uma nota técnica associada à distribuidora de energia elétrica que o atende, ele precisa recorrer a um glossário técnico para saber o que significa Parcela A, Parcela B, custo não gerenciável, custo gerencial, TUST, TUSD, tarifa monômnia, tarifa binômnia, ligação monofásica, ligação bifásica, ligação trifásica, CDE, ESS, e tanto outros vocábulos. Trata-se de uma afronta aos cidadãos brasileiros. O fato de a ANEEL disponibilizar em seu sítio eletrônico um “glossário” em nada ajuda porque mais parece uma tradução de termos para quem já entende a linguagem do setor elétrico.

Esse problema na atuação da ANEEL dificulta o controle social porque limita a participação do cidadão nas consultas e audiências públicas da Agência, fazendo com que esses instrumentos sejam usufruídos apenas por um conjunto limitado de agentes. Nem mesmo entidades de defesa dos consumidores conseguem atuar no mesmo nível dos especialistas em razão da linguagem excludente que a ANEEL utiliza.

Dessa forma, propomos este Projeto de Lei para garantir que a ANEEL explique periodicamente, em linguagem acessível aos leigos, as variações e as diferenças nos valores das tarifas, bem como apresente as medidas que pretende adotar para enfrentar elevações nos valores das tarifas e os motivos pelos quais essas medidas não foram implementadas.

Devemos ressaltar que a Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019 (Lei das Agências) prevê que as agências reguladoras, como a ANEEL, elaborem relatório de suas atividades, destacando, por exemplo, o cumprimento dos planos estratégico e de gestão, com os seguintes objetivos:

- aperfeiçoar o acompanhamento das ações da agência reguladora, inclusive de sua gestão, promovendo maior transparência e controle social;





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

- aperfeiçoar as relações de cooperação da agência reguladora com o Poder Público, em particular no cumprimento das políticas públicas definidas em lei;
- promover o aumento da eficiência e da qualidade dos serviços da agência reguladora de forma a melhorar o seu desempenho, bem como incrementar a satisfação dos interesses da sociedade, com foco nos resultados;
- permitir o acompanhamento da atuação administrativa e a avaliação da gestão da agência”.

O plano estratégico deverá conter, segundo o art. 17 da Lei das Agências (Lei nº 13.848, de 2019) “objetivos, as metas e os resultados estratégicos esperados das ações da agência reguladora relativos à sua gestão e a suas competências regulatórias, fiscalizatórias e normativas, bem como a indicação dos fatores externos alheios ao controle da agência que poderão afetar significativamente o cumprimento do plano”. Por sua vez, o plano de gestão deve ser alinhado às diretrizes estabelecidas no plano estratégico, sendo, nos termos do art. 18 dessa Lei, “o instrumento anual do planejamento consolidado da agência reguladora e contemplará ações, resultados e metas relacionados aos processos finalísticos e de gestão”.

Verifica-se, do exposto acima, que não há qualquer garantia de que os planos estratégico e de gestão tratem do tema que é objeto deste Projeto de Lei. Entretanto, no caso do setor de energia elétrica, realizar os esclarecimentos que propomos é fundamental para aumentar o controle social sobre a ANEEL e cobrar dessa Agência que trabalhe em prol da maior participação dos principais afetados por suas decisões, os consumidores, em vez de excluí-los com o uso de uma linguagem hermética/tecnicista em excesso.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

Devemos ter em mente que a linguagem é um instrumento de poder, de dominação. Por isso, contamos com o apoio desta Casa para aprovarmos esta proposição e enfrentarmos o problema que relatamos.

Sala das Sessões,

Senador **ESPERIDIÃO AMIN**



SF/21300.72505-95

Brasília:

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

Florianópolis:

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

E-mail: sen.esperidioamin@senado.leg.br

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 9.427, de 26 de Dezembro de 1996 - Lei da Agência Nacional de Energia Elétrica; Lei da Aneel - 9427/96
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1996;9427>
- Lei nº 13.848, de 25 de Junho de 2019 - LEI-13848-2019-06-25 - 13848/19
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2019;13848>

3



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 2.444, de 2022, do Senador Fernando Collor, *que altera a Lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020, para incluir os taxistas entre os beneficiários de financiamentos do Pronampe na aquisição de veículos novos.*

Relator: Senador **IZALCI LUCAS**

I – RELATÓRIO

A Comissão de Serviços de Infraestrutura passa a examinar o Projeto de Lei (PL) nº 2.444, de 2022, do Senador Fernando Collor, *que altera a Lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020, para incluir os taxistas entre os beneficiários de financiamentos do Pronampe na aquisição de veículos novos.* PRONAMPE é a sigla que identifica o Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte, cujo objeto é o desenvolvimento e o fortalecimento dos pequenos negócios.

A Lei nº 13.999, de 2022, passaria a vigorar com um novo artigo 3º-B, que permite às pessoas físicas “detentoras de autorização ou permissão do poder público local para o exercício da atividade de taxista” contratar financiamentos pelo Pronampe para aquisição de veículo novo. Ficam regulamentados a taxa máxima de juros (SELIC + 2% ao ano), o prazo de pagamento (até 60 meses), o valor da operação (até R\$ 135 mil), a porcentagem máxima de financiamento em relação ao valor do veículo (90%), o prazo máximo de carência (90 dias), a periodicidade para utilização do crédito especial (uma vez a cada três anos), a forma de garantia (alienação fiduciária do veículo) e os equipamentos adicionais permitidos



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

(adaptação para acessibilidade, taxímetro com biometria, luminoso e impressora).

A norma resultante da aprovação do PL teria vigência imediata.

Justifica o autor sua proposição afirmando que os taxistas vêm sofrendo com as altas taxas de juros na aquisição de veículos novos. O Senador Fernando Collor informa ainda que os financiamentos de veículos novos com recursos do BNDES têm atingido taxas de juros superiores a 20% ao ano, enquanto as operações com recursos livres ultrapassam 27% ao ano, em média. Em função disso, prossegue, vários municípios brasileiros vêm permitindo que o serviço de táxis seja prestado com veículos cada vez mais antigos, solução que é considerada indesejável por trazer riscos de acidentes, elevar os níveis de poluição atmosférica e elevar os custos de manutenção dos taxistas.

A matéria foi recebida pelo Plenário desta Casa em 9 de setembro de 2022, tendo sido encaminhada à Comissão de Serviços de Infraestrutura, e posteriormente à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), para decisão terminativa. Foi apresentada, no prazo regimental, a Emenda nº 1-T, do próprio Senador Fernando Collor. A emenda eleva o limite da operação para R\$ 200 mil, e inclui entre os itens financiáveis o kit para conversão do veículo para operação com Gás Natural Veicular (GNV).

II – ANÁLISE

Como cabe à CAE a decisão terminativa, passamos a analisar o mérito da proposta e da emenda apresentada sob a ótica do transporte individual público, conforme preconiza o art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal.

É verdade que os taxistas enfrentam uma situação muito difícil na grande maioria dos mercados. Portanto, o PL merece aprovação.

Contudo, há algumas ponderações a fazer. O empréstimo subsidiado não deve se tornar por si só fonte de renda para o taxista, na



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

forma da revenda do veículo adquirido em condições vantajosas antes do fim de sua vida útil. Assim, propomos que os empréstimos possam ser tomados a cada oito anos, idade que boa parte das prefeituras adota para a troca dos veículos, e que nos parece bastante razoável com a tecnologia atual. Por outro lado, o prazo máximo do financiamento seria estendido para abarcar esse tempo, reduzindo as prestações para os taxistas, de modo a aliviar seus caixas nos primeiros anos de operação, ou permitir investimentos maiores no serviço.

A emenda nº 1-T também é meritória. Os preços de veículos têm subido fortemente devido às restrições de produção causadas pela pandemia de covid-19, com os veículos mais baratos do Brasil atingindo já o patamar de 70 mil reais. E a maioria das cidades têm exigências de tamanho de porta-malas e potência mínima dos táxis que inviabiliza a compra de veículos populares para o serviço. Assim, o empréstimo de R\$ 135.000 para a aquisição de veículos novos exigirá significativo aporte de recursos próprios dos taxistas, o que não parece factível nesse momento.

Em relação ao GNV, embora seja uma boa tecnologia, fato é que o mundo caminha para a mobilidade elétrica, que apresenta vantagens evidentes não só em termos de emissões locais e globais, como também no seu custo operacional. A viabilidade econômica é melhor, justamente, para aqueles motoristas que percorrem mais quilômetros por dia, como é o caso dos veículos de aluguel. Sabemos, porém, que essa opção exige uma disponibilidade de estações de recarga que ainda não está totalmente desenvolvida, de modo que seu uso deve ser incentivado justamente por políticas públicas como a que analisamos aqui, de modo a criar uma massa crítica de veículos que atraia novos investimentos em infraestrutura. Notamos, porém, que o valor necessário para adquirir um veículo 100% elétrico ou híbrido *plug-in* compatível com o serviço de táxi pode chegar facilmente a R\$ 400 mil, motivo pelo qual propomos a elevação do valor máximo financiável para os taxistas que façam essa opção.

Reapresentamos o relatório após vista coletiva para incluir emenda sugerida pelo Senador Eduardo Braga, no sentido de incentivar os fabricantes e revendedores de veículos a oferecerem prazos mais longos de garantia para as baterias dos veículos. Optamos, no entanto, por não criar



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

obrigação legal nesse sentido, o que poderia atrasar a adoção de veículos elétricos no Brasil. Também não julgamos conveniente a criação de despesas orçamentárias ou o direcionamento de recursos do Pronampe diretamente para cobertura de defeitos com esses equipamentos, o que poderia gerar efeitos adversos, incentivando uma produção de menor qualidade.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela aprovação do PL nº 2.444, de 2022, e da emenda de nº 1-T, com as emendas que apresentamos a seguir:

EMENDA Nº -

Substituam-se, no art. 1º do PL nº 2.444, de 2022, as expressões “60 (sessenta) meses” e “três anos”, nas redações propostas respectivamente para o inciso II do *caput* e para o § 2º do *caput* do art. 3º-B da Lei nº 13.999, de 2020, por “noventa e seis meses”.

EMENDA Nº -

Substitua-se, no art. 1º do PL nº 2.444, de 2022, a redação proposta para o inciso III do *caput* do art. 3º-B da Lei nº 13.999, de 2020, pelo seguinte texto:

III – valor da operação limitado, conforme o tipo de veículo adquirido:

a) ao menor valor entre R\$ 360.000 (trezentos e sessenta mil reais) e 90% da soma dos custos dos seguintes itens:

1. veículo novo com tração elétrica e bateria recarregável por fonte externa, com ou sem motor auxiliar a combustão;
2. carregador de corrente alternada, fixo ou portátil, compatível com o veículo;
3. taxímetro com biometria, luminoso e impressora;
4. equipamento de adaptação para acessibilidade, quando for o caso; ou



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

b) ao menor valor entre R\$ 200.000 (duzentos mil reais) e 90% da soma dos custos dos seguintes itens:

1. veículo novo com tração por motor a combustão, ou por motor elétrico com bateria abastecida por motor a combustão, ou ambos;
2. conjunto completo para utilização do gás natural veicular, quando for o caso;
3. taxímetro com biometria, luminoso e impressora;
4. equipamento de adaptação para acessibilidade, quando for o caso;

EMENDA Nº -

Acrescente-se, no art. 1º do PL nº 2.444, de 2022, o seguinte parágrafo ao *caput* do art. 3º-B da Lei nº 13.999, de 2020:

§ 4º No caso da aquisição de veículos de que trata a alínea *a* do inciso III do *caput*, o prazo de financiamento é limitado ao prazo da garantia oferecida pelos fabricantes e/ou revendedores para a bateria de alta voltagem do veículo.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Collor

EMENDA Nº

(ao PL nº 2.444, de 2022)

Dê-se ao inciso III do art. 3º-B da Lei nº 13.999/2020, nos termos do que dispõe o art. 1º do PL nº 2.444/2022, a seguinte redação:

“Art. 1º

“CAPÍTULO II-A

DOS PROFISSIONAIS LIBERAIS E DOS TAXISTAS

Art. 3º-A

.....

Art. 3º-B

.....

III - valor da operação limitado a 90% (noventa por cento) do custo de aquisição de veículo novo, equipamento de adaptação para acessibilidade, taxímetro com biometria, luminoso, impressora e conjunto completo para utilização do gás natural veicular ou R\$ 200 mil (duzentos mil reais), o que for menor; e

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda inclui, na relação dos equipamentos passíveis de financiamento, o Conjunto Completo (kit) para Utilização do Gás Natural Veicular (GNV) e altera para R\$ 200 mil o valor máximo do veículo a adquirir, de modo a compatibilizar este valor com o prescrito na Lei nº 14.287/2021.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Fernando Collor

As associações de taxistas nos informam que o Kit GNV possibilita uma redução considerável no custo de operação do veículo, pois o gás natural não umidifica os equipamentos internos do carro, diminuindo a chance de corrosão e a ocorrência de danos às peças.

Merece atenção especial o fato de o GNV, pela sua composição química, ser menos capaz, em relação à gasolina, de emitir poluentes que prejudicam o meio ambiente. O Gás Natural Veicular é considerado uma resposta bastante sustentável aos questionamentos que temos discutido desde a ECO-92, na qual iniciamos o estabelecimento de parâmetros seguros de desenvolvimento sustentável para o mundo, com a proteção da natureza e a melhoria da qualidade de vida para as gerações futuras.

Com esses dados, contamos com o apoio dos ilustres Senadores para a aprovação desta relevante emenda.

Sala das Sessões,

Senador FERNANDO COLLOR



SF/22615.34475-92



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 2444, DE 2022

Altera a Lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020, para incluir os taxistas entre os beneficiários de financiamentos do Pronampe na aquisição de veículos novos.

AUTORIA: Senador Fernando Collor (PTB/AL)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Collor

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

Altera a Lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020, para incluir os taxistas entre os beneficiários de financiamentos do Pronampe na aquisição de veículos novos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Dê-se a seguinte redação ao Capítulo II-A da Lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020:

“CAPÍTULO II-A

DOS PROFISSIONAIS LIBERAIS E DOS TAXISTAS

Art. 3º-A

.....

Art. 3º-B As pessoas físicas detentoras de autorização ou permissão do poder público local para o exercício da atividade de taxista poderão contratar financiamentos pelo Pronampe para aquisição de veículo novo, observadas as seguintes condições:

I - taxa de juros anual máxima igual à taxa do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia (Selic), acrescida de 2,0% (dois por cento);

II - prazo de até 60 (sessenta) meses para o pagamento;

III - valor da operação limitado a 90% (noventa por cento) do custo de aquisição de veículo novo, equipamento de adaptação para acessibilidade, taxímetro com biometria, luminoso e impressora ou R\$ 135 mil (cento e trinta e cinco mil reais), o que for menor; e



SF/22474.43746-00



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Fernando Collor

IV – alienação fiduciária em garantia da operação, que deverá ter o início de sua execução, no máximo, a partir do nonagésimo dia de eventual inadimplência.

§ 1º Com exceção do expressamente disposto neste artigo, todas as demais disposições do Pronampe deverão ser observadas para as operações de que trata este artigo.

§ 2º Só poderão se beneficiar da linha de crédito de que trata este artigo os detentores de autorização ou permissão do poder público local para o exercício da atividade de taxista que não tenham contraído operações de crédito no Pronampe nos três anos anteriores à data de contratação.

§ 3º A garantia do Pronampe nas operações de que trata este artigo será subsidiária e nunca superior ao valor da dívida que sobejar ao apurado na execução da garantia principal prevista no inciso IV deste artigo.”

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

JUSTIFICAÇÃO

A categoria dos taxistas vem, há anos, sofrendo uma sequência de revezes: competição predatória, elevação contínua do preço dos combustíveis e, mais recentemente, em função da pandemia de covid, inflação elevada com reflexos sobre a taxa de juros na aquisição de veículos novos.

A política monetária contracionista promovida pelo Banco Central, em resposta à elevação da inflação no Brasil e no mundo, provocou a alta da Taxa de Longo Prazo (TLP). Com isso, os financiamentos de veículos novos com recursos do BNDES deixaram de ser suportáveis. A TLP para setembro de 2022 está em IPCA + 5,21% ao ano. O custo final para um taxista de um financiamento com linhas de crédito do BNDES será ainda acrescido da remuneração daquela instituição e do agente financeiro contratante na ponta, resultando em uma taxa de mais de 20% ao ano. Nos financiamentos para aquisição de veículos com recursos livres, os juros médios foram de 27,4%, no mês de junho, segundo a última apuração de dados de crédito publicada pelo Banco Central.

A conjunção desses fatores tem levado à obsolescência da frota de taxis no Brasil, o que traz riscos para usuários e motoristas; eleva os níveis de





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Fernando Collor

poluição atmosférica nas grandes cidades; e reduz os já depauperados ganhos dos taxistas, pela elevação dos custos de manutenção de seus veículos.

Vários municípios brasileiros, como Rio de Janeiro, Salvador e Porto Alegre, vêm, de forma paliativa, estendo a vida útil permitida dos taxis. Essa, contudo, não é uma solução duradoura. Os custos crescentes com manutenção acabarão por exaurir toda a rentabilidade na atividade.

Têm sido frequentes os relatos de excesso de jornada por parte dos taxistas Brasil afora. Em Salvador, apenas para exemplificar, taxistas têm dormido em seus carros para, no fim da madrugada, retomarem sua jornada de trabalho, que se prolonga por mais de 24 horas, sem retorno a casa. Além da desumanidade desse excesso de trabalho sem descanso, existe também o aumento do risco para os próprios taxistas e seus passageiros.

Esta proposição tem por objetivo incluir os taxistas entre os beneficiários de financiamentos no âmbito do Pronampe, especificamente para aquisição de veículos novos.

As operações terão prazo máximo de sessenta meses e juros equivalentes à taxa Selic + 2% ao ano. Para que não haja impacto sobre o Fundo Garantidor de Operações (FGO), prevê-se que as operações terão necessariamente garantia de alienação fiduciária e que o valor do empréstimo não poderá ser superior a 90% do valor do veículo. A solidez dessa sistemática de garantia real – diferentemente das demais operações do Pronampe – é o que torna viáveis esses financiamentos e, importante, eliminando qualquer risco de custos adicionais para o Tesouro Nacional. É uma proposta fiscalmente responsável.

Por essas razões – e visando a minorar parte das injustiças a que os taxistas vêm sendo submetidos – peço o apoio dos Pares a esta iniciativa.

Sala das Sessões,

Senador FERNANDO COLLOR



LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 13.999, de 18 de Maio de 2020 - LEI-13999-2020-05-18 - 13999/20
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2020;13999>

4

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 836, de 2023, do Senador Hamilton Mourão, que *altera a Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, para permitir a cessão de créditos de energia elétrica, por unidades consumidoras participantes do Sistema de Compensação de Energia Elétrica, a entidades beneficentes.*

Relator: Senador **ASTRONAUTA MARCOS PONTES**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura o Projeto de Lei (PL) nº 836, de 2023, que *altera a Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, para permitir a cessão de créditos de energia elétrica, por unidades consumidoras participantes do Sistema de Compensação de Energia Elétrica, a entidades beneficentes.*

O PL nº 836, de 2023, de autoria do Senador Hamilton Mourão, foi distribuído para as Comissões de Serviços de Infraestrutura (CI) e Assuntos Econômicos (CAE), cabendo a esta última a decisão terminativa.

A proposição altera o art. 12 da Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, para permitir que unidades consumidoras participantes do Sistema de Compensação de Energia Elétrica (SCEE) possam ceder seus excedentes de créditos de energia elétrica para entidades beneficentes certificadas. Como essas entidades, que tanto ajudam as populações carentes, sobrevivem à base de doações, o autor considera que seria justo que pudessem também receber essas doações sob a forma de créditos de energia.

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*. Há, portanto, a aderência das competências da CI ao tema tratado pelo projeto de lei em análise.

O PL nº 836, de 2023, acrescenta três novos parágrafos ao art. 12 da Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, para permitir que unidades consumidoras participantes do Sistema de Compensação de Energia Elétrica (SCEE) possam ceder seus excedentes de créditos de energia elétrica para entidades beneficentes certificadas.

Para evitar abusos, o projeto impõe três importantes restrições. A primeira é a destinação dos excedentes somente para entidades beneficentes consideradas como tal pela Lei Complementar nº 187, de 16 de dezembro de 2021. A segunda é a exigência de que a entidade beneficente esteja na mesma área de concessão ou permissão do cedente. A terceira é a inexistência de qualquer tipo de contrapartida ou condicionante, inclusive de natureza financeira, para evitar uma venda disfarçada de energia elétrica. Por fim, ciente de que tal alteração exigirá dos órgãos reguladores do setor elétrico um tempo de adaptação, o autor do projeto prevê um *vacatio legis* de 180 dias.

A ideia de permitir a destinação de excedentes de energia para entidades beneficentes faz sentido já que os créditos prescrevem em 60 meses, sendo que esses créditos, que correm o risco de serem perdidos, podem aliviar as contas de energia elétrica das entidades beneficentes. E é importante ressaltar que o projeto tem o cuidado de impor restrições a essas transferências, no intuito de evitar abusos.

Acreditamos que os ajustes na regulamentação não devem ser muito trabalhosos considerando que a legislação já prevê várias outras situações em que pode haver transferência de créditos de energia elétrica entre diferentes unidades consumidoras. As distribuidoras não devem enfrentar dificuldades técnicas ou administrativas para implementar as novas regras, e o

prazo de 180 dias, dado pelo PL nº 836, de 2023, para a entrada em vigor de seus dispositivos, deve ser suficiente.

III – VOTO

Diante do exposto, nos pronunciamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 836, de 2023.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 836, DE 2023

Altera a Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, para permitir a cessão de créditos de energia elétrica, por unidades consumidoras participantes do Sistema de Compensação de Energia Elétrica, a entidades beneficentes.

AUTORIA: Senador Hamilton Mourão (REPUBLICANOS/RS)



[Página da matéria](#)

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

Altera a Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, para permitir a cessão de créditos de energia elétrica, por unidades consumidoras participantes do Sistema de Compensação de Energia Elétrica, a entidades beneficentes.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 12 da Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, passa a vigorar acrescido dos seguintes §5º, §6º e §7º:

Art. 12.

§5º As unidades consumidoras participantes do SCEE poderão ceder o excedente de que trata o §1º, total ou parcialmente, a entidades beneficentes certificadas na forma da Lei Complementar nº 187, de 16 de dezembro de 2021.

§6º A entidade beneficente cessionária deve estar localizada na mesma área de concessão ou de permissão de energia elétrica da unidade consumidora cedente.

§7º A cessão de que trata o §5º não poderá estar vinculada a qualquer tipo de contrapartida ou condicionante estabelecida pela unidade consumidora cedente.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor 180 (cento e oitenta dias) após a sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2023, dentre outras coisas, positivou em lei o marco legal da microgeração e minigeração distribuídas e o Sistema de Compensação de Energia Elétrica (SCEE). Essa Lei tem sido entendida como uma forma de garantir segurança jurídica aos investimentos

de milhares de brasileiros em uma forma de geração moderna e ambientalmente sustentável.

De fato, a microgeração e a minigeração distribuídas têm permitido que milhares de brasileiros sejam capazes de gerar integralmente ou parcialmente a energia elétrica que consomem e, com isso, reduzir suas despesas com um bem essencial à sobrevivência, ao lazer, ao empreendedorismo, à atividade produtiva e à geração de emprego e renda.

Não obstante o inegável avanço da Lei nº 14.300, de 2022, sabemos das dificuldades em universalizar a microgeração e a minigeração distribuídas, em virtude do alto investimento inicial necessário. Entre aqueles que enfrentam dificuldades para ingressar nessas modalidades de geração estão as entidades beneficentes.

Como é de conhecimento público, as entidades beneficentes, que tanto ajudam a nossa população mais vulnerável e carente, sobrevivem com base em contribuições voluntárias de pessoas físicas e jurídicas. São com esses recursos que essas entidades pagam suas contas, inclusive as faturas de energia elétrica. Nesse contexto, julgamos importante que criemos mais opções para que pessoas físicas e jurídicas continuem colaborando com as entidades beneficentes.

O projeto de lei que ora apresentamos tem justamente o objetivo acima mencionado. A proposição permite que as unidades consumidoras do Sistema de Compensação de Energia Elétrica (SCEE) destinem seus excedentes de energia elétrica para entidades beneficentes, desde que essas estejam na mesma área de concessão ou permissão dos cedentes. Com isso, possibilitamos que a sociedade brasileira ajude as entidades beneficentes em um item de primeira necessidade, a energia elétrica, sem o qual elas não conseguem funcionar. Chamamos atenção para o fato de que essa ajuda praticamente não terá custo para as unidades consumidoras porque a energia elétrica cedida é aquela gerada em excesso. Estabelecemos como requisito para a cessão a inexistência de qualquer tipo de contrapartida ou condicionante, inclusive de natureza financeira. Dessa forma, evitamos que haja uma venda disfarçada de energia elétrica.

Cabe observar, ainda, que, com vistas a reduzir incertezas em relação a quais entidades poderiam se beneficiar da cessão de excedentes, estabelecemos que as beneficiárias serão aquelas que, pela Lei Complementar nº 187, de 16 de dezembro de 2021, sejam consideradas



entidades beneficentes. Dessa forma, evitamos um novo custo para o Estado em relação à essa caracterização.

Por fim, cientes da necessidade de dar tempo para que os órgãos reguladores do setor elétrico, notadamente a Presidência da República, o Ministério de Minas e Energia e a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) regulamentem a cessão em questão, o projeto de lei prevê o *vacatio legis* em 180 dias.

Conto com o apoio desta Casa para promovermos esse importante aperfeiçoamento legislativo.

Sala das Sessões,

Senador HAMILTON MOURÃO



LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei Complementar nº 187, de 16 de Dezembro de 2021 - LCP-187-2021-12-16 - 187/21
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei.complementar:2021;187>
- Lei nº 14.300, de 6 de Janeiro de 2022 - Marco Legal da Microgeração e Minigeração Distribuída - 14300/22
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2022;14300>
 - art12
- urn:lex:br:federal:lei:2023;14300
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2023;14300>

5

PARECER Nº DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 2.707, de 2019, da Senadora Rose de Freitas, que *altera a Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, que estabelece a Política Nacional de Segurança de Barragens, para obrigar o empreendedor de barragens para fins de disposição final ou temporária de rejeitos de mineração a contratar auditoria externa.*

Relator: Senador **CARLOS VIANA**

I – RELATÓRIO

Vem para análise desta Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa, o Projeto de Lei (PL) nº 2.707, de 2019, de autoria da ilustre Senadora Rose de Freitas, que altera a Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, que estabelece a Política Nacional de Segurança de Barragens (PNSB), para obrigar o empreendedor de barragens para fins de disposição final ou temporária de rejeitos de mineração a contratar auditoria externa para inspeção da segurança dessas estruturas.

O PL nº 2.707, de 2019, é composto por dois artigos. O art. 1º modifica a Lei nº 12.334, de 2010, inserindo o § 2º no art. 17, que trata das obrigações dos empreendedores de barragens, para exigir dos empreendimentos minerários que fazem uso de barragem de rejeitos de mineração a contratação de auditoria externa para a validação das inspeções de segurança previstas na referida Lei. Já o art. 2º estabelece a vigência da Lei a partir de sua publicação.

O PL nº 2.707, de 2019, foi distribuído às Comissões de Meio Ambiente (CMA) e de Serviços de Infraestrutura (CI), cabendo à última a decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas perante a CMA no prazo regimental. Essa mesma Comissão deliberou favoravelmente ao

Parecer pela aprovação do PL nº 2.707, de 2019, juntamente com a Emenda nº 1 – CMA, que especificou as inspeções que obrigatoriamente devem ter a participação de profissionais de auditoria externa, a saber: a inspeção de segurança especial e a Revisão Periódica de Segurança de Barragem.

II – ANÁLISE

Quanto à constitucionalidade do PL nº 2.707, de 2019, não se verificam óbices do ponto de vista material ou formal, pois a União possui competência privativa para legislar sobre minas e é competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios legislar sobre proteção do meio ambiente e controle da poluição, conforme determinam, respectivamente, o inciso XII do art. 22 e o inciso VI do art. 24, ambos da Constituição Federal (CF). Ademais, o § 2º do art. 225 da CF, estabelece a obrigação de o minerador recuperar o meio ambiente degradado de acordo com solução técnica exigida pelo órgão público competente. Sendo matéria de competência da União, cabe, segundo o caput do art. 48 da CF, ao Congresso Nacional, mediante sanção do Presidente da República, dispor sobre ela. Por fim, 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, o PL nº 2.707, de 2019, está em perfeita harmonia com o ordenamento jurídico pátrio. Nessa temática, destacamos o Decreto-Lei nº 227, de 28 de fevereiro de 1967, que vem a ser o Código de Mineração, a Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, a chamada Lei de Segurança de Barragens, e a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Além disso, a proposição não viola qualquer princípio geral do Direito.

No que tange à adequação orçamentária e financeira, o PL nº 2.707, de 2019, não cria despesa pública, nem gera renúncia ou perda de receitas para o setor público.

Quanto ao mérito, apoiamos firmemente a matéria. Ainda estão na memória dos brasileiros as cenas pungentes de comunidades e ecossistemas destruídos por torrentes de lama vermelha liberadas pelos rompimentos das barragens de rejeitos de mineração das empresas Samarco e Vale, respectivamente, em Mariana e Brumadinho, ambas no meu Estado, Minas Gerais.

Na condição de relator da CPI de Brumadinho, tivemos oportunidade de avaliar em profundidade as falhas dos procedimentos referentes à segurança dessas barragens, bem como conhecer os expedientes muitas vezes utilizados pelas empresas mineradoras para sacrificar a segurança em prol da produção. Um aspecto que ficou bastante evidente para nós é a necessidade da participação de auditores externos nas inspeções de segurança das barragens de rejeitos de mineração. Por mais que sejam competentes, as equipes internas de engenheiros e técnicos de geotecnia estão subordinados hierarquicamente aos gestores responsáveis pela produção. Nesse contexto, tornam-se susceptíveis às pressões para reduzir o rigor das inspeções de segurança.

Quanto à Emenda nº 1 – CMA, a consideramos um aperfeiçoamento oportuno. A nomeação das inspeções que deverão contar com a participação de auditores externos dará maior clareza à Lei, em consonância com a melhor técnica legislativa. Porém, é forçoso notar que a Lei nº 12.334, de 2010, foi modificada pela Lei nº 14.066, de 30 de setembro de 2020, ou seja, posteriormente à aprovação do Parecer da CMA, e foram adicionados dispositivos com a mesma numeração dos dispositivos que se quer acrescentar mediante a Emenda nº 1 – CMA. Para contornar essa restrição superveniente, havemos por bem apresentar proposta de aperfeiçoamento com os mesmos comandos da Emenda nº 1 – CMA, mas utilizando numeração compatível com a atual redação da Lei nº 12.334, de 2010. Consequentemente, rejeitamos a Emenda nº 1 – CMA.

III – VOTO

Ante o exposto, nos pronunciamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 2.707, de 2019, bem como da Emenda nº 1 – CMA; quanto ao mérito, votamos pela **rejeição** da Emenda nº 1 – CMA e pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 2.707, de 2019, com a Emenda que apresentamos a seguir:

EMENDA nº 1 – CI

Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei nº 2.707, de 2019, a seguinte redação:

“**Art. 1º** A Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 9º**

.....

§ 5º Nas barragens para fins de disposição final ou temporária de rejeitos de mineração, a inspeção de segurança especial deverá ser efetuada por profissionais externos.” (NR)

“**Art. 10.**

.....

§ 4º Nas barragens para fins de disposição final ou temporária de rejeitos de mineração, a Revisão Periódica de Segurança de Barragem deverá ser efetuada por profissionais externos.” (NR) "

Sala da Comissão,

, Presidente

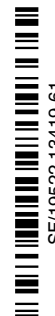
, Relator



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **CARLOS VIANA**

PARECER Nº 22 , DE 2019

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, sobre o Projeto de Lei nº 2.707, de 2019, da Senadora Rose de Freitas, que *altera a Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, que estabelece a Política Nacional de Segurança de Barragens, para obrigar o empreendedor de barragens para fins de disposição final ou temporária de rejeitos de mineração a contratar auditoria externa.*



SF/19522.13419-61

Relator: Senador **CARLOS VIANA**

I – RELATÓRIO

Vem para análise desta Comissão de Meio Ambiente, o Projeto de Lei (PL) nº 2.707, de 2019, de autoria da Senadora Rose de Freitas, que altera a Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, que estabelece a Política Nacional de Segurança de Barragens (PNSB), para obrigar o empreendedor de barragens para fins de disposição final ou temporária de rejeitos de mineração a contratar auditoria externa.

O PL nº 2.707, de 2019, foi estruturado em dois artigos. O art. 1º modifica a Lei nº 12.334, de 2010, inserindo o § 2º no art. 17, que trata das obrigações dos empreendedores de barragens, para exigir dos empreendimentos minerários que fazem uso de barragem de rejeitos de mineração a contratação de auditoria externa para validação das inspeções de segurança previstas na referida Lei. Já o art. 2º estabelece a vigência da Lei a partir de sua publicação.

Na justificação, a Ilustre autora defende que, frente às trágicas consequências dos recentes rompimentos de barragens de rejeitos de mineração, ocorridos em Mariana e Brumadinho, Minas Gerais, urge tornar mais rígido o sistema de inspeção de segurança de barragens. Nesse sentido, a contratação de auditores externos para validar os dados dessas inspeções dará maior confiabilidade aos relatórios apresentados à Agência Nacional de Mineração (ANM).

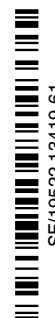
A proposição foi encaminhada às Comissões de Meio Ambiente e de Serviços de Infraestrutura, cabendo à última a decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Cabe à Comissão de Meio Ambiente, nos termos do art. 102-F do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), entre outras atribuições, opinar sobre assuntos pertinentes à defesa do meio ambiente, incluindo o controle da poluição e a conservação e o gerenciamento dos recursos hídricos.

As tragédias causadas pelo rompimento das barragens de rejeitos de mineração do Fundão, em Mariana, e da barragem B1 do córrego do Feijão, em Brumadinho, deixaram uma nódoa indelével de lama e sangue no coração de Minas Gerais e do Brasil. No primeiro desastre, dezenove brasileiros perderam a vida e o rio Doce foi transformado num caudal de águas estéreis e ferruginosas que tristemente percorre seu caminho em direção ao Oceano Atlântico. O desastre de Brumadinho, por sua vez, estarreceu os brasileiros pelo número inaudito de vítimas fatais, pois quase trezentos trabalhadores e moradores das redondezas pereceram engolfados pela torrente descontrolada de rejeitos.

Diante da repetição de desastres dantescos provocados por barragens de rejeitos, não é possível afastar a culpa das mineradoras envolvidas, em especial, da Vale. Mesmo na vigência dos ditames da Política Nacional de Segurança de Barragens, essas empresas não se mostraram comprometidas, de fato, com o respeito à vida e ao meio ambiente. Nesse contexto, o PL nº 2.707, de 2019, acrescenta um instrumento para aumentar a confiabilidade dos trabalhos e dos relatórios de inspeção de segurança de barragens de rejeitos: os empreendedores responsáveis por essas estruturas terão que contratar auditores externos para validar os resultados dessas inspeções.



SF/19522.13419-61

Trata-se, sem dúvida, de medida oportuna e muito necessária. Contudo, compartilhando a mesma empatia da nobre Autora pelos milhares de brasileiros que vivem angustiados a jusante de barragens de rejeitos de mineração, propomos uma emenda que reforça a ideia original do PL nº 2.707, de 2019. Com essa emenda, os auditores externos, mais do que validar as inspeções de segurança de barragens, serão eles próprios os responsáveis por executá-las.

III – VOTO

Ante o exposto, nos pronunciamos pela **aprovação** do PL nº 2.707, de 2019, com a seguinte emenda:

EMENDA nº 1 – CMA

Dê-se ao art. 1º do PL nº 2.707, de 2019, a seguinte redação:

“**Art. 1º** A Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 9º**

§ 4º Nas barragens para fins de disposição final ou temporária de rejeitos de mineração, a inspeção de segurança especial deverá ser efetuada por profissionais externos.” (NR)

“**Art. 10.**

§ 3º Nas barragens para fins de disposição final ou temporária de rejeitos de mineração, a Revisão Periódica de Segurança de Barragem deverá ser efetuada por profissionais externos.” (NR)”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator







SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 22, DE 2019

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, sobre o Projeto de Lei nº 2707, de 2019, da Senadora Rose de Freitas, que Altera a Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, que estabelece a Política Nacional de Segurança de Barragens, para obrigar o empreendedor de barragens para fins de disposição final ou temporária de rejeitos de mineração a contratar auditoria externa.

PRESIDENTE: Senador Fabiano Contarato

RELATOR: Senador Carlos Viana

21 de Agosto de 2019





Relatório de Registro de Presença
CMA, 21/08/2019 às 14h - 32ª, Extraordinária
Comissão de Meio Ambiente

Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB, REPUBLICANOS, PP)			
TITULARES		SUPLENTE	
EDUARDO BRAGA	PRESENTE	1. MARCIO BITTAR	
CONFÚCIO MOURA	PRESENTE	2. JOSÉ MARANHÃO	
MARCELO CASTRO	PRESENTE	3. JADER BARBALHO	
LUIS CARLOS HEINZE	PRESENTE	4. CIRO NOGUEIRA	

Bloco Parlamentar PSDB/PSL (PSDB, PSL)			
TITULARES		SUPLENTE	
PLÍNIO VALÉRIO	PRESENTE	1. MAJOR OLÍMPIO	PRESENTE
SORAYA THRONICKE	PRESENTE	2. ROBERTO ROCHA	
LASIER MARTINS	PRESENTE	3. ALVARO DIAS	
STYVENSON VALENTIM	PRESENTE	4. EDUARDO GIRÃO	

Bloco Parlamentar Senado Independente (REDE, PDT, CIDADANIA, PSB)			
TITULARES		SUPLENTE	
LEILA BARROS	PRESENTE	1. RANDOLFE RODRIGUES	
ELIZIANE GAMA		2. ALESSANDRO VIEIRA	
FABIANO CONTARATO	PRESENTE	3. VAGO	

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PROS)			
TITULARES		SUPLENTE	
JAQUES WAGNER	PRESENTE	1. JEAN PAUL PRATES	PRESENTE
TELMÁRIO MOTA		2. PAULO ROCHA	PRESENTE

PSD			
TITULARES		SUPLENTE	
CARLOS VIANA	PRESENTE	1. LUCAS BARRETO	PRESENTE
OTTO ALENCAR	PRESENTE	2. OMAR AZIZ	

Bloco Parlamentar Vanguarda (DEM, PL, PSC)			
TITULARES		SUPLENTE	
JAYME CAMPOS	PRESENTE	1. MARIA DO CARMO ALVES	PRESENTE
WELLINGTON FAGUNDES	PRESENTE	2. CHICO RODRIGUES	PRESENTE

Não Membros Presentes

ANGELO CORONEL
ZENAIDE MAIA
NELSINHO TRAD
IZALCI LUCAS
FERNANDO BEZERRA COELHO
ORIOVISTO GUIMARÃES
JUÍZA SELMA
MARCOS DO VAL



Relatório de Registro de Presença

Não Membros Presentes

PAULO PAIM

DECISÃO DA COMISSÃO

(PL 2707/2019)

EM REUNIÃO REALIZADA NESTA DATA, A COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE APROVOU O RELATÓRIO APRESENTADO PELO SENADOR CARLOS VIANA QUE PASSOU A CONSTITUIR O PARECER DA CMA FAVORÁVEL AO PROJETO DE LEI Nº 2707 DE 2019 COM A EMENDA Nº 1-CMA

21 de Agosto de 2019

Senador FABIANO CONTARATO

Presidente da Comissão de Meio Ambiente

PROJETO DE LEI Nº DE 2019

Altera a Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, que estabelece a Política Nacional de Segurança de Barragens, para obrigar o empreendedor de barragens para fins de disposição final ou temporária de rejeitos de mineração a contratar auditoria externa.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Acrescente-se ao art. 17 da Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, o seguinte § 2º, renumerando-se o atual parágrafo único:

“**Art. 17.**

.....

§ 1º

§ 2º O empreendedor de barragens para fins de disposição final ou temporária de rejeitos de mineração será obrigado a contratar auditoria externa para validar as inspeções exigidas nesta Lei.”(NR).

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

JUSTIFICAÇÃO

Os desastres de Mariana e Brumadinho, resultantes do rompimento de barragens de rejeitos de mineração, deixaram claro a negligência de mineradoras em relação ao meio ambiente e, sobretudo, às vidas humanas.

A Lei nº 12.334, de 2010, que estabelece a Política Nacional de Segurança de Barragens, já exige do empreendedor uma série de providências

importantes: os recursos necessários à garantia da segurança da barragem, a manutenção de serviço especializado em segurança de barragem, a elaboração e a atualização do Plano de Segurança da Barragem, inspeções de segurança, e um Plano de Ação de Emergência (PAE).

A Lei faz essas exigências e espera que o empreendedor as cumpra. Naturalmente, conta com a atuação dos órgãos de fiscalização, mas é humanamente impossível a Agência Nacional de Mineração (ANM), o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e os órgãos estaduais de fiscalização averiguarem se todas as medidas de segurança estão operacionais.

Por essa razão, julgamos imprescindível explicitar a necessidade de as mineradoras contratarem uma auditoria externa. Se os dados submetidos pelas empresas tiverem sido confirmados por auditores externos, os órgãos de fiscalização terão maior confiança nas informações prestadas e poderão detectar com maior antecedência eventuais riscos.

Diante das notícias que chegam a cada dia sobre novas barragens sob risco e populações desalojadas de áreas ameaçadas, pedimos o apoio de nossos ilustres pares para esta proposição.

Sala das Sessões,

Senadora ROSE DE FREITAS



SF/19918.298 15-12



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 2707, DE 2019

Altera a Lei nº 12.334, de 20 de setembro de 2010, que estabelece a Política Nacional de Segurança de Barragens, para obrigar o empreendedor de barragens para fins de disposição final ou temporária de rejeitos de mineração a contratar auditoria externa.

AUTORIA: Senadora Rose de Freitas (PODE/ES)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 12.334, de 20 de Setembro de 2010 - LEI-12334-2010-09-20 - 12334/10
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2010;12334>

- artigo 17

6



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Moraes

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 4430, de 2020, do Senador Irajá, que *dispõe sobre a federalização da Rodovia TO-335*.

Relator: Senador **WILDER MORAIS**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei nº 4.430, de 2020, de autoria do Senador Irajá, que dispõe sobre a federalização da Rodovia TO-335.

A proposição é formulada em dois artigos. O primeiro contém o objetivo da lei, incorporar a Rodovia TO-335 à malha rodoviária federal. O segundo carrega a cláusula de vigência imediata.

Na justificção do projeto o autor informa o escoamento de grande parte da safra do Tocantins, do Mato Grosso e da região sul do Pará, passa por essa rodovia, o que a torna de interesse nacional. Ademais, a rodovia vem apresentado condições inadequadas de operação e necessita receber recursos para melhorar as condições de tráfego. Por essas razões, seria pertinente que a União seja responsável pela sua manutenção.

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



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Moraes

II – ANÁLISE

Nos termos do Regimento Interno do Senado Federal, cabe à CI opinar sobre transportes terrestres. Sendo a proposição terminativa nesta Comissão, cabe nos manifestarmos sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do projeto.

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

No mérito, a rodovia que se pretende federalizar está de acordo com os objetivos do Sistema Federal de Viação, por caracterizar-se como um corredor estratégico de exportação.

Por fim, quanto à juridicidade, o projeto tem boa técnica legislativa, conforme estabelece a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

III – VOTO

Pelo exposto, somos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 4.430, de 2020.

Sala da Comissão,

, Presidente



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Moraes

, Relator

PROJETO DE LEI Nº , DE 2020

Dispõe sobre a federalização da rodovia TO-335.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica a rodovia TO-335 incorporada à malha rodoviária federal.

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

JUSTIFICAÇÃO

A rodovia que se pretende federalizar dá acesso ao terminal ferroviário de Palmeirante. Essa rodovia, como frequentemente noticiado, vem apresentando condições de operação inadequadas para sua demanda e necessita inadiavelmente receber investimentos para melhorar as condições de tráfego.

A TO-335 propicia o escoamento de grande parte da safra não só do nosso Estado, mas também de parte da produção agrícola do Mato Grosso e da região sul do Pará, o que a torna uma rodovia de interesse nacional.

Dessa forma, é pertinente que o encargo pela sua manutenção recaia na União, cuja capacidade de investimento é bem superior à do executivo estadual, cujas limitações orçamentárias impedem a adequada manutenção da rodovia.

Certo da justeza da demanda, solicito o apoio dos nobres Pares para sua expedita aprovação.

Sala das Sessões,

Senador IRAJÁ



SF/20192.96744-54



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4430, DE 2020

Dispõe sobre a federalização da rodovia TO-335.

AUTORIA: Senador Irajá (PSD/TO)



[Página da matéria](#)

7

PARECER Nº DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 1.949, de 2021, do Deputado Celso Maldaner, que *acresce dispositivo à Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para estabelecer a não caracterização como perigosas das atividades ou operações que envolvam exposição às quantidades de inflamáveis contidas em tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares, na forma que especifica.*

Relator: Senador **CARLOS VIANA**

I – RELATÓRIO

Vem a exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), para decisão em caráter terminativo, o Projeto de Lei nº 1.949, de 2021, oriundo da Câmara dos Deputados, onde foi apresentado pelo Deputado Celso Maldaner.

O Projeto é composto por três artigos. O art. 1º limita-se a transcrever a sua ementa. O art. 2º contém o comando legal fundamental da proposição, qual seja, acrescentar o inciso 5º ao art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 para estabelecer que:

“Art. 193. (...)

§ 5º O disposto no inciso I do caput deste artigo não se aplica às quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares, para consumo próprio dos veículos de carga, de transporte coletivo de passageiros, de máquinas e de equipamentos, certificados pelo órgão competente, e nos equipamentos de refrigeração de carga.”(NR)

O art. 3º, por fim, contém cláusula de entrada imediata em vigor da norma, se vier a ser convertida em Lei.

A análise do Projeto foi atribuída a esta Comissão, como dissemos, em caráter terminativo, sendo que, no âmbito do Senado, a matéria não recebeu nenhuma emenda.

II – ANÁLISE

Nos termos do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à CI 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.

Não obstante, o fato de que a matéria se encontra em análise terminativa nesta Comissão impõe que a Comissão se manifeste, igualmente, sobre os aspectos constitucionais, legais, de técnica legislativa e sociais da matéria, alheios, em princípio, à sua competência.

Não observamos, em princípio, vedação constitucional ao processamento da matéria e sua eventual aprovação.

Não vislumbramos inconstitucionalidade na proposição, dado que à União, por meio do Congresso Nacional compete instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos (Constituição, art. 21, XX), bem como legislar de forma exclusiva sobre Direito do Trabalho, organização do sistema nacional de emprego, condições para o exercício das profissões e seguridade social (art. 22, I, XVI e XXIII), inexistindo incidência em qualquer das reservas de iniciativa de outros dos Poderes da República, cabendo, portanto, a qualquer Parlamentar a iniciativa para sua proposição.

Não verificamos, contrariedade a outro dispositivo constitucional, A matéria não é reservada a lei complementar nem contraria, em princípio, outra norma ora vigente.

No mérito, somos pela aprovação do projeto conforme texto aprovado pela casa iniciadora.

III – VOTO

Do exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.949,
de 2021.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 1949, DE 2021

Acresce dispositivo à Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para estabelecer a não caracterização como perigosas das atividades ou operações que envolvam exposição às quantidades de inflamáveis contidas em tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares, na forma 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=2017875&filename=PL-1949-2021



[Página da matéria](#)



Acresce dispositivo à Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para estabelecer a não caracterização como perigosas das atividades ou operações que envolvam exposição às quantidades de inflamáveis contidas em tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares, na forma que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta § 5º ao art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para estabelecer a não caracterização como perigosas das atividades ou operações que impliquem riscos ao trabalhador em virtude de sua exposição às quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares, para consumo próprio dos veículos de carga, de transporte coletivo de passageiros, de máquinas e de equipamentos, certificados pelo órgão competente, e nos equipamentos de refrigeração de carga.

Art. 2º O art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º:

“Art. 193.

.....

§ 5º O disposto no inciso I do *caput* deste artigo não se aplica às quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares, para consumo próprio dos veículos de carga, de transporte coletivo de

**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

passageiros, de máquinas e de equipamentos, certificados pelo órgão competente, e nos equipamentos de refrigeração de carga.”(NR)

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 19 de dezembro de 2022.

ARTHUR LIRA
Presidente



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 660/2022/PS-GSE

Brasília, 19 de dezembro 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 1.949, de 2021, da Câmara dos Deputados, que “Acresce dispositivo à Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para estabelecer a não caracterização como perigosas das atividades ou operações que envolvam exposição às quantidades de inflamáveis contidas em tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares, na forma que especifica”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR
Primeiro-Secretário



LEGISLAÇÃO CITADA

- Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de Maio de 1943 - Consolidação das Leis do Trabalho (CLT);
CLT - 5452/43

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:decreto.lei:1943;5452>

- art193

8

PARECER Nº , DE 2023

Da Comissão de Serviços de Infraestrutura, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 3.278, de 2021, do Senador Antonio Anastasia, que *atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.*

Relator: Senador **VENEZIANO VITAL DO RÊGO**

I – RELATÓRIO

Chega para análise o Projeto de Lei (PL) nº 3.278 de 2021, de autoria do Senador Antonio Anastasia, que *“atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001”*.

O projeto original está estruturado em seis artigos, sendo que o primeiro enuncia o propósito da lei.

O cerne da proposta encontra-se no art. 2º, que trata das alterações da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Sinteticamente, as modificações propostas na Lei nº 12.587, de 2012, são as seguintes:

- Incluem-se e alteram-se, no art. 2º, algumas definições com o objetivo de permitir melhor aplicabilidade da futura lei.

- Incorporam-se, no art. 6º, novas diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana visando à redução do custo da tarifa paga pelo usuário; entre elas está a adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente de implantação da infraestrutura de transporte.
- Ajusta-se a redação de algumas diretrizes da política tarifária, constantes do art. 8º, para adequá-las às demais alterações que se pretende promover.
- Propõe-se, no art. 9º, que disciplina o regime econômico e financeiro da concessão do serviço de transporte coletivo, uma revisão do texto quanto à ocorrência de déficit e superávit tarifário e dispõe sobre o reajuste e a revisão extraordinária dos contratos.
- Cria-se um art. 9º-A para estabelecer princípios, diretrizes e objetivos que contribuam para uma regulação que seja capaz de promover segurança jurídica entre as partes envolvidas.
- Inserem-se três artigos, 10-A, 10-B e 10-C, para disciplinar a forma de licitação, detalhar as cláusulas e relacionar os requisitos mínimos de qualidade dos contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo, além de atribuir ao poder público a responsabilidade por disponibilizar espaços públicos para viabilizar a integração modal.
- Inclui-se novo dispositivo ao art. 11 para obrigar a disponibilização de lista de usuários previamente cadastrados no transporte privado coletivo.
- Insere-se, no art. 14, como dever do usuário a contribuição para a preservação dos bens utilizados na prestação dos serviços de transportes.
- Modificam-se os artigos 16, 17, 18 e 22, e insere-se o 19-A, para estabelecer novas atribuições aos entes federados.

- Altera-se o art. 22, para atribuir ao poder público responsável pela fiscalização do transporte ilegal de passageiros a competência para estabelecer multas e sanções administrativas.
- Modificam-se dispositivos do art. 23, para vincular receitas ao financiamento do subsídio público da tarifa.
- Insere-se dispositivo no art. 24 para tratar do financiamento excepcional para o custeio dos serviços de transporte público coletivo em situações de emergência ou de calamidade pública.
- Por fim, acrescenta um parágrafo ao art. 25, para estabelecer que os investimentos em mobilidade urbana e o subsídio da tarifa pública de transporte coletivo devem ser operacionalizados por meio de fundos públicos.

O art. 3º inclui novo dispositivo na Lei nº 10.636, de 2002, para que a aplicação dos recursos da CIDE Combustíveis destinados aos programas de infraestrutura de transportes priorize as áreas urbanas.

O art. 4º inclui, no Estatuto das Cidades, nova diretriz para induzir o escalonamento temporal das atividades urbanas de modo a contribuir para mais uniformidade da demanda por transporte durante o dia.

O artigo 5º contém a cláusula de vigência, estabelecida em um ano após a publicação oficial da lei.

Por fim, o último artigo da proposição dispõe sobre a possibilidade de revisão e adaptação dos contratos de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano em vigor na data de publicação da lei.

Em sua justificativa, o Senador Antonio Anastasia esclarece que as rápidas mudanças e os desafios por que tem passado o transporte de passageiros em todo o mundo requerem a adequação e a atualização da Lei nº 12.587, de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, e alterações pontuais nas leis nº 10.636, de 2002, e nº 10.257, de 2002 (Estatuto das Cidades).

A matéria foi recebida pelo Plenário desta Casa em 22 de setembro de 2021, tendo sido encaminhada à Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa. Foi apresentada, no prazo regimental, a Emenda nº 1-T, do Senador Carlos Fávaro. A emenda propõe que a concessão de benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários seja custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, vedando a atribuição deste custo, via aumento de tarifa, aos usuários do transporte coletivo em geral. Abre-se prazo de dois anos para a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios adequarem suas legislações de concessão de gratuidades e descontos tarifários a essa prerrogativa.

Perante a CI, foi apresentada a Emenda nº 1-T, de autoria do Senador Carlos Fávaro, a qual pretende adicionar dispositivos prevendo que a concessão de benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários nos serviços de transporte público coletivo deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público.

II – ANÁLISE

Como a distribuição foi exclusiva a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura, exige-se uma análise abrangente da proposta, de forma a abordar tanto seus aspectos formais, como também seu mérito.

O projeto é constitucional, uma vez que está apoiado no art. 21, inciso XX, da Lei Maior, que estabelece a competência da União para “instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos”.

Quanto à juridicidade, a proposição apresenta as necessárias características de generalidade e abstração.

Quanto ao mérito, conforme exposto na justificção do Senador Antonio Anastasia, consideramos necessária a atualização desse importante marco legal que pretende aperfeiçoar a execução da política de mobilidade urbana pelos entes federados.

De fato, o serviço de transporte público urbano — o qual possui os atributos constitucionais de direito social (artigo 6º da CF) e de serviço essencial para sociedade (artigo 30, inciso V da CF) — deve ter um compêndio legislativo moderno e adequado às necessidades da sociedade brasileira.

É urgente, portanto, promover alterações que melhor espelhem a realidade do setor, o que torna necessário, entre outras providências, o aprimoramento e a inclusão de novas definições, a especificação de novas orientações acerca das licitações e das contratações, além da disciplina em lei de formas alternativas de remuneração do prestador de serviço de transporte coletivo, sempre visando à redução do custo da tarifa paga pelo usuário.

Ademais, no que tange à regulação, a presente matéria se destaca por estabelecer princípios, diretrizes e objetivos que garantem a devida segurança jurídica entre as partes envolvidas — usuários, poder público e iniciativa privada —, dispondo sobre os componentes da regulação de forma clara e didática para esse serviço público essencial.

O texto traz, ainda, importante alteração quanto à destinação dos recursos da CIDE Combustível, priorizando investimentos em programas de infraestrutura para o transporte público urbano.

Considerando que 2/3 da população brasileira vivem nas cidades e nas suas regiões periféricas servidas por transporte público, as alterações propostas permitirão uma distribuição mais justa dos recursos da CIDE Combustível, atendendo às necessidades de deslocamentos de grande contingente de brasileiros.

Por fim, a alteração proposta ao Estatuto das Cidades, inserindo o escalonamento temporal das atividades urbanas como uma política pública, permitirá uma melhor distribuição dos deslocamentos da sociedade, contribuindo para solucionar a perda de produtividade imposta ao transporte público coletivo de passageiros por ônibus, entre outras mazelas.

Pelo exposto, somos favoráveis ao Novo Marco Legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana, proposto pela matéria em análise, em sua integralidade.

Quanto à Emenda nº 1-T, apresentada à Comissão de Serviços de Infraestrutura, não há óbices formais à sua aprovação e a consideramos meritória, razão pela qual será acatada.

Como bem apontou o autor da Emenda, é necessário impedir que as necessárias gratuidades concedidas a certos grupos de usuários não sejam – como acontece na prática – compensadas pelo aumento do valor pago pelos demais usuários.

A solução proposta parece-nos adequada ao problema.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **aprovação** do PL nº 3.278, de 2021, **com a Emenda nº 1-T**.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Carlos Fávaro

EMENDA Nº AO PROJETO DE LEI Nº 3278 DE 2021

Altere-se o artigo 2º, com a inclusão do parágrafo 4º no artigo 8º, e a inclusão de um artigo 7º no Projeto de Lei nº 3278, de 2021 com as seguintes redações:

“Art. 2º -

.....

“Art. 8º –

§ 4º - A concessão de benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários nos serviços de transporte público coletivo deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público.

.....

Art. 7º - A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios têm o prazo de dois anos, a contar da publicação desta lei, para adequarem suas legislações de concessão de gratuidades e descontos tarifários no transporte público coletivo urbano e de caráter urbano ao disposto ao § 4º do art. 8º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.”

Justificativa

Por ocasião da sanção da Lei nº 12.587, em 2012, o teor do parágrafo 1º do artigo 8º foi vetado pela Presidente da República.

O dispositivo objeto de veto previa que a concessão de benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários nos serviços de transporte público





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Carlos Fávaro

coletivo deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público.

Possivelmente, os técnicos do governo que propuseram o referido veto a Presidência da República não atentaram para os atributos constitucionais dos serviços de transporte público coletivo prestado nas cidades brasileiras, ou seja, um serviço essencial para sociedade (artigo 30, inciso V da CF), pois possui o atributo de permitir a mobilidade das pessoas, ou seja, o direito de ir e vir (artigo 5º, inciso XV da CF).

Em 2015, o transporte público recebeu um novo atributo constitucional, sendo classificado como direito social (Art. 6º da CF).

Esse serviço público de atributos constitucionais tem que ser acessível a todos, inclusive em relação ao seu preço, ou seja, tem que ser módico, pois a maioria dos que o utilizam são pessoas mais carentes de nossa sociedade.

Mesmo assim, tal entendimento não é praticado na sua integralidade, devido a forma de concessão de gratuidades nesse serviço público.

Observe-se que ao se conceder a gratuidade, o custo desse benefício é repassado diretamente para a tarifa paga pelos demais usuários do serviço, uma vez, que não existe uma fonte de recursos públicos para essa forma de assistência concedida pelo poder público.

Essa transferência indevida quanto ao custeio pelos usuários, deve-se fato que a tarifa paga é o resultado do custo total do serviço do serviço público dividido pelo número de usuários pagantes.

Dessa forma, quanto maior o número de usuários que fazem jus a gratuidade, menor será o número de pagantes e assim, maior vai ser o valor da tarifa.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Carlos Fávaro

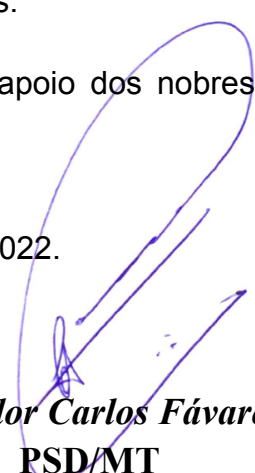
A Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) estima que para cada 1 real gasto com passagem de transporte público 21 centavos são destinados ao custeio das gratuidades em geral.

Assim sendo é imperioso buscar uma solução para o custeio das gratuidades em geral e desonerar de vez os usuários dos serviços de transporte público coletivo dessa responsabilidade indevida, mediante a presente emenda.

Para tanto, propomos ainda, a concessão de um prazo de 24 meses para que os poderes públicos possam revisar as atuais legislações que concedem gratuidade nos serviços de transporte público coletivo, para fim de desonerar o custo da tarifa paga pelos usuários.

Face o exposto, contamos com apoio dos nobres parlamentares a presente emenda.

Sala das Sessões, 4 de maio de 2022.



Senador Carlos Fávaro
PSD/MT





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 3278, DE 2021

Atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

AUTORIA: Senador Antonio Anastasia (PSD/MG)



[Página da matéria](#)

**PROJETO DE LEI Nº , DE 2021**

Atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.



SF/21950.76610-05

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana com as diretrizes nacionais do transporte coletivo urbano e do transporte de caráter urbano de passageiros, de acordo com os artigos 21, XX, e 22, IX da Constituição Federal, mediante alteração da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002 e da Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 4º**

.....

VI – transporte público coletivo básico: serviço público de transporte de passageiros, composto de linhas estruturais e alimentadoras, acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VI-A – rede básica de transporte público coletivo: conjunto organizado de modos e linhas de transporte público coletivo básico com o objetivo de garantir as necessidades de deslocamento de pessoas no espaço urbano a ser atendido;

VI-B – rede de transporte público coletivo: conjunto organizado de modos e linhas de transporte público coletivo



composto pela rede básica, pelos serviços complementares e por outros serviços públicos de transporte coletivo;

VI-C – transporte público coletivo complementar: serviço público de transporte de passageiros, composto de linhas auxiliares, não concorrentes com a rede básica para oferta de serviços seletivos ou atendimento de áreas de baixa demanda ou de difícil acesso, acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público, sendo parte integrante da rede de transporte público coletivo da localidade;

VI-D – transporte público coletivo sob demanda: serviço de transporte de passageiros para realização de viagens coletivas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, com horários e itinerários dinâmicos;

VI-E – transporte especial de passageiros: serviços de transporte de passageiros regulamentado ou contratado pelo poder público, apartado da rede de transporte público coletivo da localidade, para o atendimento de segmentos específicos da sociedade;

VII – transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda, destinado a usuários previamente cadastrados e realizado por empresa autorizada pelo poder público responsável;

.....

XIV – transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XV – comitê de prevenção e resolução de disputas: grupo de especialistas indicados pelas partes, previsto no contrato de concessão de transporte público coletivo básico, visando a solução de controvérsias de natureza técnica ou econômico-financeira;

XVI – benefício tarifário: medida de assistência social que concede gratuidade ou desconto no pagamento da tarifa do serviço de transporte público coletivo básico ou complementar para determinada classe de usuários;

XVII – tarifa de remuneração: é o valor que cobre os reais custos de produção do serviço de transporte público coletivo básico ou complementar, incluindo a remuneração do prestador do serviço;

XVIII – tarifa pública: preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo básico ou complementar;



SF/21950.76610-05



XIX – Sistema Nacional de Informações de Mobilidade Urbana: rede nacional contendo informações e dados do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sob gestão da União;

XX – déficit tarifário: diferença a menor entre a receita da tarifa pública cobrada do usuário e o custo da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo;

XXI – subsídio: valor do déficit tarifário a ser complementado pelo poder público delegante com o objetivo de manter a tarifa pública cobrada do usuário abaixo do custo real do serviço prestado.

XXII – superávit tarifário: é a diferença a maior entre a receita da tarifa pública cobrada do usuário e o custo da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo;

XXIII – transporte ilegal de passageiros: transporte remunerado coletivo ou individual de passageiros realizado sem delegação do poder público.” (NR)

“**Art. 6º**

.....

VI – priorização de projetos de transporte público coletivo:

- a) estruturadores do território urbano;
- b) indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- c) de corredores exclusivos em vias urbanas;
- d) de faixas preferenciais em vias urbanas;

.....

IX – exigência de contrapartidas por ônus causado à mobilidade urbana decorrentes de impactos causados por novos empreendimentos imobiliários, eventos temporários ou extraordinários;

X – adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente da implantação da infraestrutura de transportes, mediante a instituição da contribuição de melhoria para financiar projetos de mobilidade urbana;

XI – prioridade na destinação recursos financeiros públicos emergenciais ao transporte público coletivo básico e complementar na ocorrência de situação de emergência e estado de calamidade pública.” (NR)

“**Art. 8º** A política tarifária do serviço de transporte público coletivo básico e complementar é orientada pelas seguintes diretrizes:



SF/21950.76610-05



.....
III – ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;
.....

IX – estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo básico e complementar; e

X – incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários, visando a automação integral da cobrança de passagens.
.....

§ 2º Os Municípios devem divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo básico e complementar.

.....” (NR)

“**Art. 9º** O regime econômico e financeiro da concessão do serviço de transporte público coletivo básico deve ser estabelecido no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo básico resultante do processo licitatório.

§ 1º Eventual déficit tarifário deve ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante, ou por repasses de outros entes federativos.

§ 2º Parte de eventual superávit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, deve ser obrigatoriamente revertida para a própria rede de transporte público coletivo.

§ 3º Compete ao poder público delegante a fixação e a definição dos níveis da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 4º Compete ao poder público delegante o reajuste e a revisão da tarifa da remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública.

§ 5º Os reajustes ordinários das tarifas de remuneração da prestação do serviço devem observar a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo.

§ 6º As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e devem:



SF/21950.76610-05



I – incorporar parcelas das receitas alternativas auferidas pelo operador dos serviços em favor da modicidade da tarifa pública ao usuário;

II – aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 7º O poder público pode, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder o reajuste extraordinário ou a revisão extraordinária das tarifas de remuneração da prestação do serviço, por ato de ofício ou mediante provocação do operador dos serviços, caso em que este deve demonstrar sua indispensabilidade, instruindo o requerimento com todos os elementos necessários e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.”

“**Art. 9º-A.** O exercício da função de regulação deve ser realizado por órgãos da administração direta do ente titular ou, mediante delegação, por empresa pública ou por agência reguladora criada para esse fim e atenderá aos seguintes princípios:

I – independência decisória, incluindo autonomia administrativa, orçamentária e financeira da entidade reguladora;

II – transparência, tecnicidade, celeridade e objetividade das decisões.

§ 1º São objetivos da regulação:

I – estabelecer padrões e normas para a adequada prestação dos serviços e para o atendimento dos usuários nos termos do artigo 7º da Lei 8.987 de 13 de fevereiro de 1995 e do artigo 5º a 8º a Lei nº 13.460, de 26 de junho de 2017;

II – promover a melhoria contínua dos padrões de serviços e garantir o cumprimento das condições e metas estabelecidas;

III – definir as tarifas públicas que serão pagas pelos usuários dos serviços, observando:

a) a capacidade de pagamento;

b) as necessidades da população usuária em relação ao serviço público ofertado;

c) a modicidade tarifária;

IV – homologar os reajustes periódicos das tarifas de remuneração dos operadores, estabelecida originalmente nos processos licitatórios para contratação dos serviços, que assegurem o equilíbrio econômico e financeiro dos contratos, mediante mecanismos que induzam a eficiência e eficácia dos serviços;

V – incentivar a utilização de mecanismos que favoreçam a modicidade tarifária.





§ 2º A entidade reguladora editará normas relativas às dimensões técnica, econômica e social de prestação dos serviços, que abrangerão, no mínimo, os seguintes assuntos:

I – padrões e indicadores de qualidade e desempenho da prestação dos serviços;

II – requisitos operacionais e de manutenção dos veículos e dos sistemas utilizados na prestação dos serviços;

III – metas progressivas de expansão e de qualidade dos serviços e os respectivos prazos;

IV – planilhas de referência para cálculo dos custos de realização dos serviços do operador rodoviário;

V – controle e acompanhamento dos custos de realização dos serviços a partir das demonstrações contábeis do operador metroferroviário;

VI – monitoramento dos custos;

VII – reajustes ordinários e extraordinários das tarifas de remuneração dos operadores de acordo com as disposições contratuais;

VIII – revisões ordinárias e extraordinárias das tarifas de remuneração dos operadores de acordo com as disposições contratuais;

IX – fixação e reajustes das tarifas públicas cobradas dos usuários;

X – procedimentos de liquidação financeira entre as receitas das tarifas públicas e os custos de remuneração dos operadores;

XI – avaliação da eficiência e eficácia dos serviços prestados;

XII – planos de contas das empresas operadoras e mecanismos de informação, auditoria e certificação;

XIII – controle e gestão das gratuidades, dos descontos tarifários e das receitas extratarifárias;

XIV – procedimentos que visem apurar o nível de satisfação dos usuários em relação ao serviço público ofertado;

XV – sistemas de bilhetagem eletrônica, inclusive a comercialização de créditos eletrônicos de passagens, observado o disposto na Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985;

XVI – subsídios tarifários;

XVII – padrões de atendimento ao público e mecanismos de participação, informação e reclamação;

XVIII – meios de prevenção e resolução de controvérsias contratuais, tais como:



SF/21950.76610-05



- a) conciliação;
- b) mediação;
- c) comitê de prevenção e resolução de disputas;
- d) arbitragem;

XIX – requisitos para elaboração dos estudos técnicos e econômicos que embasem o planejamento das redes de transporte público coletivo e os editais de licitação.

§ 3º Em caso de gestão associada, os entes titulares poderão adotar os mesmos critérios econômicos, sociais e técnicos da regulação em toda a área de abrangência da prestação dos serviços.

§ 4º Os prestadores de serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano deverão fornecer à entidade reguladora os dados e informações necessários para o desempenho de suas atividades em consonância com as normas legais, regulamentares e contratuais.

§ 5º Deve ser assegurada a publicidade aos relatórios, estudos, decisões e instrumentos equivalentes que se refiram à regulação ou à fiscalização dos serviços, bem como aos direitos e deveres dos usuários e prestadores de serviço permitindo o acesso a informação nos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

§ 6º O disposto no § 5º deve resguardar os documentos considerados sigilosos em razão de interesse público, mediante prévia e motivada decisão, e os de sigilo comercial conforme legislação específica.

§ 7º A publicidade a que se refere o § 5º deve ser realizada, preferencialmente, por meio de sítio mantido na rede mundial de computadores.

§ 8º A publicidade prevista no § 5º, quando realizada pelo poder público delegante, dispensa a realização pelos delegatários do serviço.

“**Art. 10-A.** As contratações pelo Poder Público dos serviços de transporte público coletivo básico ou complementar devem ser sempre realizadas por meio de licitação, nos termos do art. 175 da Constituição Federal.

§ 1º As contratações para os serviços de transporte público coletivo básico devem ser realizadas em uma das seguintes modalidades:

I – concessão patrocinada ou concessão administrativa, nos termos da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004; ou

II – concessão, nos termos da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.



SF/21950.76610-05



§ 2º As contratações para os serviços de transporte público coletivo complementar serão realizadas na modalidade de concessão ou permissão, conforme as normas estabelecidas na Lei nº 8.987, de 1995.

§ 3º As contratações para os serviços de transporte público coletivo básico e complementar do modo rodoviário para a mesma rede de transporte público coletivo devem ser objeto de um único processo licitatório.

§ 4º As contratações do serviço de transporte público coletivo sob demanda devem ser efetivadas como serviços acessórios ou associados ao objeto dos contratos de transporte público coletivo básico da mesma área de operação e ter regras e disciplinamentos próprios.

§ 5º Em complementação à legislação aplicável, os contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo básico deverão estabelecer:

I – a distinção entre a tarifa pública cobrada dos usuários e a tarifa de remuneração da prestação do serviço;

II – a assunção de risco de demanda por viagens pelo poder público delegante do serviço;

III – os procedimentos para os repasses dos déficits tarifários ou superávit tarifários entre o poder público delegante e o delegatário do serviço;

IV – as multas, encargos e indenizações aplicáveis à Administração Pública ou ao prestador do serviço público em casos de descumprimento contratual e de inadimplemento dos repasses do déficit ou superávit tarifário;

V – os parâmetros de oferta e qualidade dos serviços contratados;

VI – os parâmetros para a integração tarifária entre os modos e serviços;

VII – o restabelecimento obrigatório do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, por meio de revisão extraordinária, nos casos de:

a) variação significativa da oferta de serviço contratada, para mais ou para menos, por determinação do poder público delegante;

b) adoção de novas tecnologias nos veículos, nas instalações fixas ou na operação dos serviços solicitadas pelo poder público delegante;

VIII – A definição objetiva dos meios de prevenção e resolução de controvérsias contratuais previstos no inciso XVIII do artigo 9º-A e a identificação, de comum acordo, dos responsáveis pela realização dos referidos procedimentos.



SF/21950.76610-05



IX – as condições para a gestão da oferta do serviço pelo prestador do transporte público coletivo.

§ 6º Os contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo sob demanda devem estabelecer:

I – os casos em que o prestador de serviço terá a liberdade para estabelecer a tarifa a ser cobrada do usuário;

II – os parâmetros de oferta e qualidade dos serviços contratados;

III – a repartição dos riscos associados ao contrato entre as partes.”

“**Art. 10-B.** A prestação dos serviços atenderá a requisitos mínimos de qualidade, incluindo a universalidade, a continuidade, a regularidade e aqueles relativos aos veículos e às instalações fixas, ao atendimento dos usuários e às condições operacionais e de manutenção dos sistemas utilizados, de acordo com as normas regulamentares e contratuais.

§ 1º A União orientará os entes subnacionais sobre os parâmetros mínimos para a qualidade dos serviços.

§ 2º O poder público responsável pela rede de transporte público coletivo deve garantir as condições de acessibilidade dos usuários aos pontos de parada, estações e terminais que compõem o sistema de transporte.

“**Art. 10-C.** O poder público responsável pela rede de transporte público coletivo deve disponibilizar espaços públicos ao longo da rede que permitam a integração modal entre os meios de transporte individual e o sistema coletivo.”

“**Art. 11.**

Parágrafo único. A autorização do poder público responsável e as listas de usuários previamente cadastrados para utilização deste tipo de serviço de transporte devem estar disponíveis nos veículos durante as viagens para uso da fiscalização, sendo vedada a cobrança de passagens durante a viagem.” (NR)

“CAPÍTULO III

DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos e deveres dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis



SF/21950.76610-05



nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e nº 13.460, de 26 de junho de 2017:

.....
V – contribuir para a preservação dos bens públicos ou privados utilizados para a prestação do serviço.

.....” (NR)

“Art. 16.

.....
VIII – prestar assistência financeira excepcional aos Estados, Distrito Federal e Municípios na ocorrência de casos fortuitos e de força maior, visando atender ao disposto no inciso XI do artigo 6º;

IX – liderar a implantação de estrutura de governança interfederativa na área de mobilidade urbana nas regiões integradas de desenvolvimento econômico;

X – estabelecer as normas de referências nacionais de qualidade e produtividade para os sistemas de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, realizar o monitoramento nacional e fomentar o enquadramento dos diversos sistemas nas referências nacionais;

XI – apoiar e fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande, média e pequena capacidade nos municípios, aglomerações urbanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e regiões metropolitanas;

XII – apoiar, fomentar e monitorar a efetivação dos princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana pelos entes subnacionais.

.....
§ 2º A União pode delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, bem como os serviços intermunicipais sobre trilhos por ela operados, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.”

“Art. 17.

.....
IV – realizar programas de capacitação de pessoal nas áreas de planejamento, gestão, e operação de transporte público coletivo;



SF/21950.76610-05



V – fornecer semestralmente ao órgão responsável da União as informações sobre os sistemas de transporte público coletivo sob sua gestão para alimentar o sistema nacional de informações de mobilidade urbana previsto no inciso III do artigo 16;

VI – garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizado pelas redes de transporte público coletivo sob a sua gestão;

VII – apoiar e fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande, média e pequena capacidade nos municípios, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas;

VIII – liderar a implantação de estrutura de governança interfederativa na área de mobilidade urbana em regiões metropolitanas e aglomerados urbanos;

IX – realizar ações de incentivo ao desenvolvimento dos sistemas de mobilidade e, em especial, do transporte público coletivo de acordo com os princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

§ 1º Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim

§ 2º O cumprimento do disposto no inciso V é condição essencial para que o ente federativo solicite e receba recursos federais destinados à mobilidade urbana.

§ 3º As governanças interfederativas na área de mobilidade urbana criadas nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas obedecerão aos princípios e diretrizes gerais estabelecidos no art. 2º da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 e na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015.” (NR)

“Art. 18.

V – fornecer semestralmente ao órgão responsável da União as informações sobre os sistemas de transporte público coletivo sob sua gestão para alimentar o sistema nacional de informações de mobilidade urbana previsto no inciso III do artigo 16.

VI – planejar e implantar as redes de transporte público coletivo sob sua gestão com base em estudos técnicos e econômicos confiáveis e de forma a atender, em primeiro lugar, o interesse público.

VII – garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizado pelas redes de transporte público coletivo sob sua gestão.





§ 1º O cumprimento do disposto no inciso V é condição essencial para que o ente federativo solicite e receba recursos federais destinados à mobilidade urbana.

§ 2º O Município poderá delegar a outros entes federados ou para consórcio de Municípios, por meio de convênio, a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo urbano.” (NR)

“Art. 19-A. Os entes federativos responsáveis pela gestão de redes de transporte público coletivo devem garantir sistemas eficientes de comunicação com a sociedade e de informação aos usuários disponível em todos os pontos de parada, estações e terminais.”

“Art. 22.

Parágrafo único. No cumprimento do teor do inciso VII, o poder público responsável pela fiscalização pode estabelecer multas e sanções administrativas de retenção, apreensão e o recolhimento do veículo de transporte ilegal de passageiros.” (NR)

“Art. 23.

III – aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita ao financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público coletivo, na forma da lei;

V – estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana, vinculando-se a receita ao financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público coletivo, na forma da Lei;

.....” (NR)

“Art. 24.

XII – medidas para situações de emergência ou de calamidade pública, inclusive de financiamento excepcional para o custeio de serviços de transporte público coletivo;



SF/21950.76610-05



.....” (NR)

“**Art. 25.** Os Poderes Executivos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, devem fazer constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana, a melhoria da qualidade dos serviços e na garantia da modicidade tarifária.

§ 1º A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o *caput* será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

§ 2º Os investimentos em mobilidade urbana e o subsídio da tarifa pública dos serviços de transporte público coletivo serão operacionalizados por meio de fundos públicos estaduais, distrital e municipais, na forma da lei.

.....” (NR)

Art. 3º A Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 6º**

Parágrafo único. No mínimo sessenta por cento dos recursos da CIDE destinados aos programas de infraestrutura de transportes devem ser aplicados nas áreas urbanas.” (NR)

Art. 4º A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 2º**

.....

XX – escalonamento do horário de funcionamento das diversas atividades urbanas visando proporcionar a distribuição mais uniforme da demanda de viagens urbanas durante o dia.” (NR)

“**Art. 4º**



SF/21950.76610-05



.....

III –

.....

i) disciplina dos horários de funcionamento das diversas atividades econômicas, sociais e culturais;

.....” (NR)

Art. 5º Esta Lei entra em vigor um ano após a sua publicação.

Parágrafo único. O disposto no inciso IX do art. 16 e no inciso VIII do art. 17 da Lei nº 12.587, de 2012, será implementado no prazo de vinte e quatro meses a contar da publicação desta lei.

Art. 6º Os contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano em vigor na data de publicação desta lei podem ser revisados e adaptados às prescrições desta Lei.

§ 1º Nas revisões e adaptações contratuais previstas no *caput* deve ser garantido o equilíbrio econômico-financeiro englobando o período contratual já realizado.

§ 2º A implantação de novos serviços de transporte público coletivo complementar ou sob demanda em áreas de operação com contrato em vigor na data de publicação desta lei, deve ser objeto de acordo entre o poder público delegante e o prestador de serviço contratado e, quando necessário, será efetivada por meio de alteração contratual, observado o disposto no § 4º do art. 9º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.



SF/21950.76610-05



JUSTIFICAÇÃO

A atual Lei que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana — Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 — resultou de um longo processo legislativo iniciado em 1995 por meio do Projeto de Lei nº 694, de 1995, de autoria do deputado Alberto Goldman. O esforço foi louvável e certamente trouxe regras adequadas para aquele momento. Mas, quase dez anos depois, o que se constata ainda é a queda constante de produtividade e qualidade do transporte público nas cidades, impactado por uma série de problemas como os congestionamentos de trânsito nas cidades; a falta de prioridade para o transporte público no sistema viário; a inexistência de uma política tributária diferenciada sobre os serviços e insumos básicos do setor; o transporte ilegal de passageiros, colocando em risco operadores e usuários; a diferenciação entre a tarifa pública, cobrada do usuário, e a tarifa de remuneração do operador, bem como o descumprimento rotineiro de cláusulas contratuais, principalmente, as referentes ao equilíbrio econômico financeiro da concessão.

Exatamente por isso, a Lei precisa ser modificada a fim de ser adequada e atualizada às rápidas mudanças e aos novos desafios pelas quais tem passado o transporte de passageiros em todo o mundo.

Acreditamos que este é um momento propício para discutir um Novo Marco Legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Nos últimos dois anos, o Congresso Nacional contribuiu de forma efetiva na criação ou atualização de marcos legais para setores estratégicos nacionais, como saneamento básico (Lei nº 14.026/2020), startups (Lei Complementar nº 182/2021) e transporte do gás natural (Lei nº 14.434/2021). Além desses,



SF/21950.76610-05



encontra-se em discussão no Congresso Nacional, os marcos legais do setor elétrico, das ferrovias e das zonas de processamento de exportação.

Diante de experiências exitosas como as citadas anteriormente, entendemos que o serviço de transporte público urbano, o qual possui os atributos constitucionais de direito social (artigo 6º da CF) e de serviço essencial para sociedade (artigo 30, inciso V da CF), deve ter um compêndio legislativo moderno e adequado às necessidades da sociedade brasileira.

Assim, estamos propondo um Novo Marco Legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Nesta atualização, a proposta legislativa abrangerá a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

Com relação a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, propomos a revisão das conceituações disciplinadas na Seção I do Capítulo I, com objetivo de aprimorar definições já existentes, bem como ampliar o respectivo rol com definições mais objetivas que permitam uma melhor interpretação na aplicabilidade da futura lei. Para tanto estabelecemos algumas novas definições, como de serviços de transporte público coletivo básico, transporte coletivo complementar e transporte coletivo sob demanda.

A título exemplificativo esclarecemos uma das novas definições incluídas no bojo da presente proposta legislativa, referente ao transporte público sob demanda, o qual definimos como serviço destinado à realização de viagens coletivas solicitada exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou em plataformas de comunicação em rede, com



SF/21950.76610-05



horários e itinerários dinâmicos. Este tipo de serviço é uma nova alternativa de transporte público que surgiu em decorrência das necessidades dos usuários. Hoje esse serviço é disponibilizado em cidades como Goiânia (GO) e Fortaleza (CE).

Ainda na Seção I, introduzimos a definição de transporte ilegal de passageiros, com objetivo de suprimir essa mazela que coloca em risco a vida dos passageiros por meio do incentivo à adoção de posturas mais repressivas por parte do poder público.

Na Política Nacional de Mobilidade Urbana, prevista no artigo 6º da aludida lei, propomos novas diretrizes, as quais podem ser utilizadas pelo poder público responsável visando a redução do custo da tarifa paga pelo usuário, como a adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente de implantação da infraestrutura de transporte, mediante a instituição de contribuição de melhoria destinada ao financiamento do transporte público.

Com relação à política tarifária prevista no artigo 8º, são propostas alterações pontuais visando a adequação ao objetivo principal da proposta legislativa.

Na disciplina do regime econômico e financeiro da concessão do serviço de transporte coletivo (previsto no artigo 9º), propomos uma revisão do texto quanto à ocorrência de déficit tarifário e superávit tarifário, bem como inserimos a faculdade de o poder público, em caráter excepcional, proceder a reajuste extraordinário ou revisão extraordinária das tarifas de remuneração do serviço, por ato de ofício ou mediante solicitação do operador do serviço, mediante requisitos legais.





Um dos pontos principais da presente proposta legislativa está relacionado ao estabelecimento de princípios, diretrizes e objetivos que contribuam para uma regulação que possibilite a devida segurança jurídica entre as partes envolvidas, ou seja, usuários, poder público e iniciativa privada. Assim, cabe ao legislador federal dispor sobre os componentes da regulação de forma clara e didática para esse serviço público essencial. Essa atualização proposta no artigo 9-A é necessária para os futuros disciplinamentos e atos a serem emanados pelo poder público responsável, visando ofertar um serviço público adequado à população, conforme preceituado no art. 175, inciso IV da Constituição Federal, e regulamentado no artigo 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

Sob o mesmo raciocínio, entendemos que a inclusão do artigo 10-A na Lei nº 12.587, de 2012, permitirá ao poder público optar por uma das três espécies de concessão de serviço público admitidas na legislação pátria, mediante cláusulas contratuais basilares típicas aos serviços de transporte público coletivo urbano, já presentes em alguns contratos administrativos. Um bom contrato de concessão é aquele que não gera conflitos entre o poder público e o particular durante a sua execução, pois foi elaborado em observância à norma e com dispositivos claros e objetivos que permitam uma prestação do serviço de forma eficiente e eficaz.

Em relação à União, entendemos que, pela competência expressa no artigo 21, inciso XX combinado com o artigo 22, inciso XI e XXVII da CF, cabe a esse ente ser o guardião da política nacional da mobilidade urbana e, assim, propomos novas atribuições como estabelecer normas de referência nacionais de regulação, contratação, de qualidade e produtividade, referente ao transporte público coletivo urbano, bem como



SF/21950.76610-05



prestar assistência financeira excepcional aos demais entes federativos, na ocorrência de casos fortuitos e de força maior.

Para os Estados, propomos novas atribuições, com destaque para a liderança na implantação de estrutura de governança interfederativa na área de mobilidade urbana em regiões metropolitanas e aglomerados urbanos, bem como a realização de programas de capacitação de pessoal nas áreas de planejamento, gestão e operação dos serviços de transporte público sob sua responsabilidade.

No caso dos Municípios e do Distrito Federal, é importante garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizado pelas redes de transporte público coletivo sob a sua gestão, bem como o dever de planejar e implantar as redes de transporte público coletivo com base em estudos técnicos e econômicos confiáveis e de forma a atender, em primeiro lugar, o interesse público.

Como atribuição comum a todos os entes federativos, propomos o artigo 19-A, visando garantir ao usuário o direito ao acesso às informações referentes ao serviço, mediante sistemas eficientes de comunicação que devem ser estendidos à sociedade em geral.

Com relação às demais legislações objeto da presente proposta legislativa, há de se observar alterações pontuais que certamente contribuirão para atualização do marco legal.

Assim, a alteração proposta na Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, visa destinar 60% dos recursos da CIDE Combustível aos programas de infraestrutura de transporte coletivo nas áreas urbanas.



SF/21950.76610-05



Essa proposta se baseia no fato notório e incontestável que 2/3 da população brasileira vivem nas cidades e nas suas regiões periféricas servidas por transporte público, e assim necessitam desse serviço para os seus deslocamentos diários, para o trabalho, escola e outras atividades. Dessa forma, priorizar investimentos em programas de infraestrutura para o transporte público urbano, é uma ação que permitirá uma distribuição mais justa dos recursos da CIDE Combustível visando atender as necessidades de deslocamentos desse grande contingente de brasileiros.

Nas últimas décadas, temos presenciado o aumento significativo de veículos nas ruas e avenidas das cidades brasileiras, comprometendo o trânsito, e principalmente, a mobilidade das pessoas. Um resultado negativo do caos no trânsito das cidades é a perda de produtividade imposta ao transporte público coletivo de passageiros por ônibus, e só será amenizado com o escalonamento temporal de funcionamento das atividades socioeconômicas da cidade, o que permitiria uma melhor distribuição dos deslocamentos da sociedade, eliminando os gargalos e as ineficiências que são uma realidade nacional. Destarte, entendemos ser necessário a alteração da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, popularmente conhecida como Estatuto das Cidades, inserindo o escalonamento temporal das atividades urbanas como uma política pública.

Por todo exposto, contamos com apoio dos nobres pares à presente proposta legislativa, que certamente contribuirá para uma legislação mais atual e adequada às necessidades da sociedade brasileira, principalmente, dos cidadãos que utilizam diariamente o transporte público coletivo nas cidades.





Sala das Sessões,

Senador ANTONIO ANASTASIA



SF/21950.76610-05

9



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater e avaliar eventual inconsistência técnica na definição do Preço de Liquidação das Diferenças (PLD) e seu impacto macroeconômico.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- Representante da GO Associados, do economista Gesner Oliveira
- Representante da Enercore;
- Representante da ACEL - Associação Brasileira dos Consumidores de Energia Elétrica;
- Representante da ANEEL - Agência Nacional de Energia Elétrica;
- Representante CNI - Confederação Nacional da Indústria;
- Representante do IDEC - Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor;
- Representante do TCU

JUSTIFICAÇÃO

A definição do Preço de Liquidação das Diferenças (PLD) é um elemento crucial para o funcionamento do mercado de energia elétrica no Brasil.

O PLD é utilizado como referência para a precificação da energia no mercado de curto prazo, que é baseado em diversos fatores, como a oferta e a demanda de energia, os níveis dos reservatórios das usinas hidrelétricas e as condições de geração térmica.

O piso do PLD é definido anualmente pela Aneel, que considera o maior valor entre o preço da energia excedente ofertado: i) pela Usina Hidrelétrica (UHE) Itaipu; e ii) pelas demais UHEs. No arcabouço regulatório, esse preço é identificado como Tarifa de Energia de Otimização (TEO). Para o ano de 2023, a TEO da UHE Itaipu foi definida em R\$69 por MWh e a TEO das demais UHEs foi definida em R\$15 por MWh. Portanto, o PLD Mínimo em 2023 é de R\$ 69 por MWh.

Tendo em vista que, desde o início do ano de 2022, o país atravessa um período favorável de chuvas e de níveis elevados dos reservatórios, o custo marginal de operação do sistema tem assumido valores abaixo do PLD Mínimo de R\$ 69 por MWh. No entanto, a ANEEL (Agência Nacional de Energia Elétrica) majorou o preço da energia elétrica no Brasil, fixando o preço mínimo em R\$69/MWh quando, de acordo com a legislação vigente (Decreto 5163/04), esse

valor deveria ser R\$17/MWh.

Esse inconsistência técnica na definição do valor do PLD trás consequências adversas para a realização de investimentos eficientes e o suprimento do mercado energetico, com impactos negativos na conta de luz dos brasileiros.

A adequação do preço mínimo da energia representaria uma redução de custo de aproximadamente R\$5,6 bi/ano para a sociedade brasileira, beneficiando principalmente o setor industrial, além de impacto deflacionário no IPCA de 0,32% (estudo conduzido pelo Prof. Gesner Oliveira). Seria um importante fomento para a tão desejada reindustrialização da economia brasileira, bem como para o tão importante controle inflacionário e queda dos juros no País.

Diante do exposto, é importante que as autoridades responsáveis pelo setor elétrico no Brasil informem a sociedade se existe ou não distorções nos cálculos do PLD, pois a sua correta definição alinhado com a realidade do mercado é fundamental para garantir a eficiência e a sustentabilidade do mercado de energia elétrica no Brasil.

Sala da Comissão,

**Senador
Weverton**

(PDT - MA)

10

**SENADO FEDERAL****REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 23/2023 - CI seja incluído o seguinte convidado:

- representante Associação dos Municípios da Microrregião do Médio Rio Piracicaba (AMEPI).

Sala da Comissão, 13 de junho de 2023.

Senador Carlos Viana
(PODEMOS - MG)
Senador

11

**REQ
00052/2023**

SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de instruir o PL 3278/2021, que busca atualizar o Marco Legal da mobilidade urbana.

Proponho os seguintes convidados para a Audiência Pública:

- Rafael Calabria - Idec - Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor;
- Clarisse Link - ITDP - Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento;
- Cleomar Manhas - INESC - Instituto de Estudos Socioeconômicos
- Representante da Secretaria Nacional da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades;
- Representante da Associação Nacional dos Transportes Públicos – ANTP;
- Representante da Confederação Nacional do Transporte - CNT
- Representante da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos -NTU

JUSTIFICAÇÃO

O Ministério das Cidades elaborou uma proposta de Marco Legal do Transporte Público Coletivo em parceria com os membros do Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana, órgão consultivo instituído pelo Decreto nº 10.830, de 2021, e integrado por entidades representativas dos diversos segmentos do setor: Governo Federal, Frente Nacional dos Prefeitos, Confederação Nacional dos Municípios, Secretários de Mobilidade, setor de transportes público sobre pneus e sobre trilhos, fabricantes, trabalhadores do setor e a sociedade civil.

Essa proposta foi fruto de vários eventos e ciclos de Seminários Internacionais, culminando numa proposta inovadora que trouxe diversas mudanças na forma como os serviços de transporte coletivo são organizados no país.

O Projeto de Lei (PL) 3.278/2021, por sua vez, busca atualizar o Marco Legal da mobilidade urbana necessitando assim, ser discutido com os principais atores que contribuíram com a construção da proposta antiga, fruto da consulta popular.

Sala da Comissão, de de .

**Senador
Weverton**

12



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Daniella Ribeiro

REQUERIMENTO Nº DE - CI

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 os questões relacionadas à Aviação Civil no Brasil, notadamente preços de passagem aéreas, regionalização de voos, programas de milhagens, reservas, dentre outros assuntos.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- representante Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC);
- representante Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR);
- representante LATAM Airlines Brasil;
- representante Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A.;
- representante Azul Linhas Aéreas Brasileiras;
- representante Secretaria Nacional do Consumidor (SENACON);
- representante Associação Brasileira de Defesa do Consumidor

(PROTESTE).

Sala da Comissão, de de .

Senadora Daniella Ribeiro
(PSD - PB)

13



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Esperidião Amin

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater as estratégias a serem adotadas pelo Brasil em relação a exploração do lítio.

Diante do exponencial interesse de China, EUA, Europa e de outros países ao lítio na América Latina, torna-se necessário ouvir os Ministérios das Minas e Energia e o da Ciência, Tecnologia e Inovação sobre as ações governamentais que possam assegurar um papel de destaque na cadeia de lítio mundial.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- representante do Ministério das Minas e Energia;
- representante do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação.

JUSTIFICAÇÃO

O lítio é considerado essencial para a transição energética, uma vez que é matéria-prima de baterias para veículos elétricos e para a cadeia de geração de energias renováveis. O mineral deve ver sua demanda crescer 40 vezes nas próximas duas décadas.

No momento, diversos países buscam parcerias para transição energética, sobretudo na cadeia produtiva do lítio, sendo que a América Latina concentra mais da metade do lítio identificado no planeta, e a maior parte centralizada no “triângulo do lítio”, formado por Bolívia, Argentina e Chile.

O Poder Executivo brasileiro editou o Decreto nº 11.120, de 5 de julho de 2022, que permitiu as operações de comércio exterior de minerais e minérios de lítio e de seus derivados. A medida promove a abertura e dinamização do mercado brasileiro de lítio, com o objetivo de posicionar o Brasil de forma competitiva

na cadeia global e atrair investimentos para pesquisa e produção mineral, e para avanço da capacidade produtiva em etapas de processamento, produção de componentes e baterias.

A iniciativa já começa a dar resultado. Em 9 de maio do corrente ano, aconteceu o lançamento mundial da iniciativa **Lithuium Valley Brazil**, na bolsa de valores de Nova York, Nasdaq, marcando a entrada do Vale do Jequitinhonha, em Minas Gerais, no mapa global na cadeia de lítio.

Liderada pelo governo de Minas Gerais em conjunto com o Ministério de Minas e Energia (MME), a medida tenta atrair investimentos internacionais para exploração do lítio do norte mineiro, que concentra a maior reserva mineral no Brasil.

O “Vale do Lítio”, em Minas Gerais, já possui quatro mineradoras, todas listadas na Nasdaq, desenvolvendo projetos de exploração do mineral no Jequitinhonha: Sigma Lithium (Canadá), Atlas Lithium (EUA), Lithium Ionic (Canadá) e Latin Resources (Austrália).

De outro lado, a União Europeia busca colaborações com Argentina e Chile, vista como um contraponto à iniciativa chinesa. A iniciativa inclui assistência técnica e criação de fundo para financiar projetos nesses setores. O Chile sinaliza para uma nova política do lítio público-privada, com maior controle do Estado e criação de uma Empresa Nacional do Lítio.

Enquanto novos projetos de extração do mineral não param de ser anunciados, os países decidem se vão focar na exportação para nações ricas ou investir no desenvolvimento da indústria local.

Segundo matéria da Folha de São Paulo “América Latina discute “febre do lítio” (anexa), em meio ao apetite de China, EUA e Europa, dois meses após do presidente da Bolívia, Luis Arce, dar sinais de flexibilização e ter fechado em janeiro de 2023 um acordo com o consórcio chinês CBC para construir duas plantas no país até 2025, a general Laura Richardson, chefe do Comando Sul dos EUA, expôs preocupação com a “agressividade da China no terreno do lítio”. “Esta região está cheia de recursos, e me preocupa a atividade maligna de nossos adversários, que se aproveitam disso. Parece que eles estão investindo, quando, na verdade, estão extraíndo”, argumentou ela em apresentação na Câmara de Representantes.

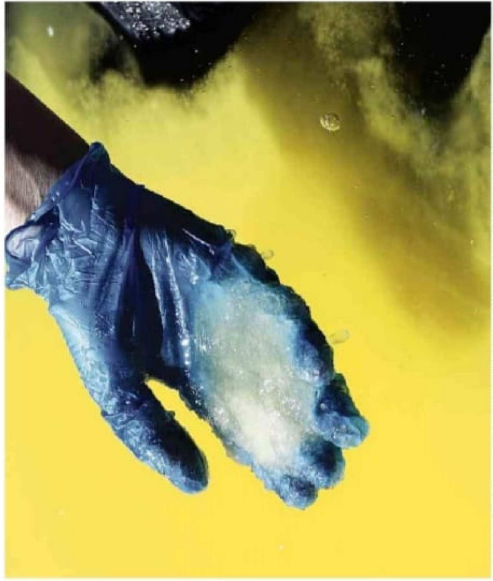
Não temos dúvida de que o interesse pelo lítio cresce e crescerá, exponencialmente, nas próximas décadas. O domínio desse mercado estratégico

para o futuro causará embates entre as grandes potências, com fortes impactos para o setor industrial e do meio ambiental.

Diante do exposto, solicitamos aos nobres pares o apoio à realização da audiência pública, com a aprovação do presente requerimento.

Sala da Comissão, 20 de junho de 2023.

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)



América Latina discute como suprir 'febre do lítio' no mundo

EUA. China e Europa buscam garantir reservas para abastecer veículos elétricos

[illegible]

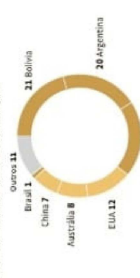
políticas na China, na Coreia do Sul e no Japão. Esse fluxo tráfego de volta é diferente do que se viu no período da guerra, já que grande parte do dinheiro se concentra na preparação de armas, apenas algumas munições proprias ou produzidas no exterior, e não os famosos produtos baratos.

“Quanto aos projetos de exceção do mineral não é preciso se acanhar, os países desidentificados vão cair a portação para países ou com recursos naturais abundantes da indústria local. Também devemos ser os primeiros a debaterem seu uso como recurso natural estratégico,

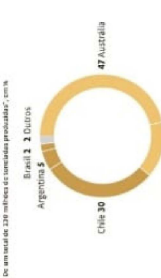
[illegible]

Lítio na América Latina

Bolivia, Argentina e Chile têm mais da metade do lítio no mundo...



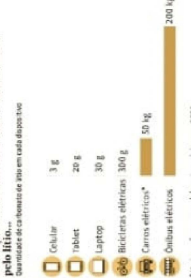
...mas países sul-americanos não são os que produzem mais lítio



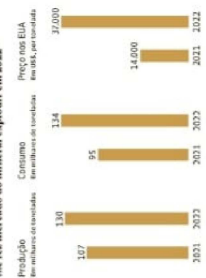
* Correspondence: de laire, who works in production at the EUI.



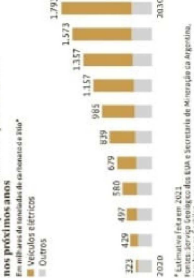
Produção de veículos elétricos acelerou corrida



...e fez mercado do mineral explodir em 2022*



Estima-se que demanda cresça ainda mais



14



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Astronauta Marcos Pontes

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 o uso de aquecedores solares nos programas habitacionais do Governo Federal.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- representante do Ministério de Minas e Energia;
- representante do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima;
- representante do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços;
- representante da Casa Civil;
- representante da ANEEL - Agência Nacional de Energia Elétrica;
- representante da ABRASOL - Associação Brasileira de Energia Solar Térmica;
- representante da ABSOLAR - Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica.

JUSTIFICAÇÃO

Diante da recente decisão do presidente da República de vetar o artigo da MP 1162/2023 que previa a implementação de sistemas de energia solar em moradias do programa Minha Casa, Minha Vida, é importante que se promova uma audiência pública para debater a importância do uso de aquecedores solares nesse programa habitacional.

A adoção de tecnologias limpas e renováveis, como a energia solar, é fundamental para a sustentabilidade do planeta e para a redução dos impactos negativos das mudanças climáticas. Além disso, a implementação de aquecedores solares em moradias populares pode trazer benefícios concretos para as famílias que vivem no programa Minha Casa, Minha Vida, como a redução das contas de energia elétrica e a melhoria da qualidade de vida.

A audiência pública seria uma oportunidade para discutir os impactos ambientais, sociais e econômicos da medida, avaliar as possibilidades de redução de custos para as famílias beneficiadas e debater possíveis soluções para os desafios apontados pelas distribuidoras de energia elétrica.

Ademais, é importante que sejam ouvidas as opiniões de especialistas, academia, organizações civis e movimentos sociais que atuam na defesa do meio ambiente e dos direitos das populações mais vulneráveis.

A audiência pública com certeza será um espaço democrático e participativo para a construção de soluções sustentáveis e inclusivas para programas habitacionais do Governo Federal.

Sala da Comissão, 14 de julho de 2023.

Senador Astronauta Marcos Pontes
(PL - SP)

15



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Esperidião Amin

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II e V, da Constituição Federal, que seja convidado o Senhor Alexandre Silveira de Oliveira, Ministro de Estado de Minas e Energia, a comparecer a esta Comissão, a fim de prestar informações sobre a composição da tarifa aplicada à energia elétrica comercializada pela usina hidrelétrica de Itaipu.

JUSTIFICAÇÃO

Em 24 de maio de 2023, a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), tendo como convidado o Ministro de Estado de Minas e Energia e atendendo ao Requerimento nº 37, de 2023, de minha autoria, realizou audiência pública para discutir, dentre outros assuntos, a composição da tarifa aplicada à energia elétrica comercializada pela usina hidrelétrica de Itaipu.

Durante a audiência pública mencionada, entreguei ao Ministro de Estado de Minas e Energia um conjunto de questionamentos sobre a tarifa aplicada à energia elétrica comercializada por Itaipu. Em resumo, essas indagações versavam sobre: a atuação do Ministério de Minas e Energia para impedir que ineficiências na gestão de Itaipu e gastos estranhos ao setor elétrico sejam incluídos na tarifa paga pelos consumidores brasileiros; princípios a serem seguidos pelos representantes brasileiros no Conselho de Administração de Itaipu; proporções de despesas obrigatórias e voluntárias nos programas de responsabilidade socioambiental de Itaipu; ações do Ministério de Minas e Energia para a revisão do Anexo C do Tratado de Itaipu; utilização da Tarifa de Otimização

de Itaipu (TEOItaipu) na definição do valor mínimo do Preço de Liquidação de Diferenças (PLD).

Em 14 de julho de 2023, o Secretário-Executivo Adjunto do Ministério de Minas e Energia enviou-me as respostas aos questionamentos entregues ao Ministro de Estado de Minas e Energia. A análise dessas respostas revela, contudo, um cenário preocupante.

Com algumas raras exceções, as respostas enviadas pelo Ministério de Minas e Energia parecem ter sido concebidas para esconder o que precisa ser explicitado. Por exemplo, indagado sobre como o Ministério de Minas e Energia atua para impedir que ineficiências na gestão de Itaipu sejam repassadas para a tarifa paga pelos consumidores brasileiros, a resposta apenas afirma que “a gestão de Itaipu se dá mediante governança própria, estabelecida pelos atos internacionais celebrados entre a República Federativa do Brasil e a República do Paraguai” e que “os normativos brasileiros que regulamentam o repasse da tarifa de Itaipu aos consumidores brasileiros estabelecem plena transparência nos valores envolvidos, de modo a garantir o controle social das decisões adotadas pela entidade binacional”; a resposta nada diz sobre a atuação do Ministério e dá a entender que basta haver transparência.

Sobre a atuação do Ministério de Minas e Energia para impedir que atividades estranhas à geração de eletricidade sejam assumidas por Itaipu e repassadas para a tarifa paga pelos consumidores brasileiros, o Ministério responde que iniciativas de responsabilidade social e ambiental fazem parte do aproveitamento hidrelétrico dos recursos hídricos do trecho compartilhado do rio Paraná e que, “por se tratar de compromisso internacional assumido pelo Estado brasileiro, o Ministério de Minas e Energia não obstaculiza ação que difere da geração de energia elétrica propriamente dita”. Podemos entender então que não há limite para a inclusão de despesas com responsabilidade social e ambiental na tarifa de Itaipu? Será que o Ministério entende que não lhe cabe fazer qualquer coisa para estabelecer um limite?

A resposta ao questionamento anterior se torna ainda mais preocupante diante da afirmação do Ministério de Minas e Energia, quando indagado acerca de orientações dadas para os indicados ao Conselho de Administração de Itaipu, de “que compete ao Conselho de Administração elaborar regulamentos com o objetivo de promover maior eficiência de Itaipu Binacional”. Ou seja, será que o Ministério de Minas e Energia confia plenamente que Itaipu tem interesse em fornecer energia elétrica ao menor custo possível, mesmo em um cenário no qual a sua energia elétrica tem que ser comprada compulsoriamente por consumidores do mercado regulado e a uma tarifa definida pela própria usina?

Também é importante observar que, ao ser indagado sobre as proporções de despesas obrigatórias e voluntárias nos programas de responsabilidade socioambiental de Itaipu, o Ministério de Minas e Energia fornece uma resposta surpreendente, qual seja: dadas as características do empreendimento, “os programas de responsabilidade socioambiental de Itaipu acabam por serem obrigatórios, em consonância com os acordos celebrados entre Brasil e Paraguai”. O Ministério reconhece, contudo, que “há discricionariedade do Conselho de Administração em definir quais iniciativas darão concretude a essa diretriz, também por força do acordado bilateralmente”. Ou seja, há discricionariedade, mas é obrigatório? Ou será que o Ministério está afirmando que o Conselho tem liberdade para definir as despesas e, uma vez definidas, elas se tornam obrigatórias? Se é assim, qual a orientação dada pelo Ministério aos representantes brasileiros no Conselho de Administração de Itaipu? E quais dessas despesas decorrem de determinações de órgãos públicos (como órgãos ambientais)?

O que as respostas do Ministério de Minas e Energia revelam é um total descaso com a governança e com a falta de limite para a tarifa paga pelos consumidores brasileiros. Em última instância, mostram que os consumidores brasileiros estão vulneráveis e que não são representados como deveriam na gestão de Itaipu. Ao que parece, o Ministério de Minas e Energia entende que o Conselho de Administração de Itaipu é soberano; o que ele decidir, está decidido. Dessa forma, se a gestão da empresa quiser construir uma ponte em um município ou criar uma

universidade, cabe ao consumidor brasileiro pagar a conta. Tudo isso porque, como alega o Ministério, “Itaipu Binacional é regida por governança própria”. Nesse contexto, os indicados do governo brasileiro para o Conselho de Administração têm total liberdade e discricionariedade para atuarem sem qualquer orientação do Ministério de Minas e Energia. Supostamente devem fazer com que a usina atue de forma eficiente, mas ignoram a inclusão de US\$ 316,1 milhões de gastos com programas de responsabilidade socioambiental nos três primeiros trimestres de 2022!

Ressalta-se que o Ministério de Minas e Energia reconhece que “que os investimentos de Itaipu não se limitam estritamente à geração de energia elétrica. Isso porque a responsabilidade socioambiental não se volta exclusivamente à atividade-fim desenvolvida por uma empresa, mas constitui um compromisso dessa empresa com o meio na qual está inserida. Não se trata apenas de cumprir obrigações legais e regulatórias, mas sim de efetivamente melhorar a qualidade de vida das populações afetadas, em linha com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas, os quais envolvem o acesso à energia limpa e acessível, mas também envolvem a saúde e o bem-estar das pessoas”. Trata-se de uma argumentação que utiliza princípios que todas as empresas deveriam seguir para justificar que o consumidor brasileiro de energia elétrica pague uma tarifa que, na prática, custeie um verdadeiro orçamento público paralelo.

Para concluir o rol de respostas preocupantes dadas pelo Ministério de Minas e Energia, cito aquela associada ao questionamento sobre estudos que demonstrem o impacto dos gastos com responsabilidade socioambiental na eficiência da geração de energia elétrica de Itaipu. O Ministério alega que não conduziu estudos dessa natureza. Ou seja, para o Ministério, isso não é importante! Será que não é importante porque o Ministério entende que não lhe cabe tratar do assunto e que o estudo deveria ser feito por aqueles que se preocupam com o consumidor brasileiro? Será que o Ministério acredita que basta saber que “os orçamentos de Itaipu Binacional são públicos, assim com os relatórios anuais

de resultados divulgados pela empresa, os quais contém o detalhamento das atividades relacionadas com a sua responsabilidade socioambiental”?

Em razão do exposto, e do fato de que, na audiência pública de 24 de maio de 2023, o Ministro de Estado de Minas e Energia teve uma fala breve e delegou a seus secretários a responsabilidade de fazer as explicações temáticas principais, necessitamos convidar novamente o Ministro ao Senado Federal para tratar especificamente sobre a tarifa de Itaipu com a profundidade e seriedade que o tema exige. Afinal, não é aceitável que um conjunto de pessoas possa decidir o valor a ser pago pelos consumidores brasileiros sem que estes possam fazer coisa alguma porque, como dá a entender o Ministério de Minas e Energia, há um tratado internacional em vigor que permite uma série de absurdos. O que o Ministério não esclarece é o que está fazendo para mudar isso.

Sala da Comissão, 2 de agosto de 2023.

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)

16



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Esperidião Amin

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, V, da Constituição Federal, que seja convidado o Senhor Jorge Oliveira, Ministro do Tribunal de Contas da União, a comparecer a esta Comissão, a fim de prestar informações sobre a composição da tarifa aplicada à energia elétrica comercializada pela usina hidrelétrica de Itaipu.

JUSTIFICAÇÃO

Nos dias 24 e 30 de maio de 2023, a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), atendendo aos Requerimentos nº 37, de 2023, e nº 38, de 2023, ambos de minha autoria, realizou audiências públicas com a participação, respectivamente, do Ministro de Estado de Minas e Energia e do Diretor-Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) para discutir, dentre outros assuntos, a composição da tarifa aplicada à energia elétrica comercializada pela usina hidrelétrica de Itaipu.

Em ambas as audiências, entreguei aos convidados um conjunto de questionamentos sobre a tarifa aplicada à energia elétrica comercializada por Itaipu. Em resumo, indaguei o Ministro de Estado de Minas e Energia sobre: a atuação do Ministério de Minas e Energia para impedir que ineficiências na gestão de Itaipu e gastos estranhos ao setor elétrico sejam incluídos na tarifa paga pelos consumidores brasileiros; princípios a serem seguidos pelos representantes brasileiros no Conselho de Administração de Itaipu; proporções de despesas obrigatórias e voluntárias nos programas de responsabilidade socioambiental de Itaipu; ações do Ministério de Minas e Energia para a revisão do Anexo C do Tratado

de Itaipu; utilização da Tarifa de Otimização de Itaipu (TEOItaipu) na definição do valor mínimo do Preço de Liquidação de Diferenças (PLD). Para o Diretor-Geral da ANEEL, apresentei perguntas acerca dos seguintes temas: avaliação da ANEEL do arcabouço legal aplicado à definição da tarifa de Itaipu, notadamente o Custo Unitário dos Serviços de Eletricidade (Cuse); atuação da ANEEL na proposição de um arranjo alternativo para a comercialização da energia elétrica de Itaipu; atuação da ANEEL contra os abusos e subsídios incluídos na tarifa de Itaipu; utilização da Tarifa de Otimização de Itaipu (TEOItaipu) na definição do valor mínimo do Preço de Liquidação de Diferenças (PLD).

Em 27 de junho de 2023 e em 14 de julho de 2023, o Diretor-Geral Substituto da ANEEL e o Secretário-Executivo Adjunto do Ministério de Minas e Energia, respectivamente, enviaram-me as respostas aos questionamentos entregues ao Ministro de Estado de Minas e Energia e ao Diretor-Geral da ANEEL. A análise dessas respostas revela, contudo, um cenário preocupante.

Com algumas raras exceções, as respostas enviadas pelo Ministério de Minas e Energia parecem ter sido concebidas para esconder o que precisa ser explicitado. Na verdade, o conteúdo da correspondência do Ministério de Minas e Energia mostra certo conformismo com a inclusão de ineficiências e custos estranhos ao setor elétrico na tarifa de Itaipu. O argumento principal é o de que tudo está sendo feito de acordo com o Tratado de Itaipu e que os administradores da usina têm poderes para definir a tarifa e incluir nela os custos que julgarem aderentes ao funcionamento da usina. Não há qualquer orientação do Ministério de Minas e Energia acerca de como os representantes brasileiros no Conselho de Administração de Itaipu devem se portar de forma a evitar que a tarifa de Itaipu, por exemplo, cubra gastos com programas de responsabilidade socioambiental que, somente nos três primeiros trimestres de 2022, alcançaram US\$ 316,1 milhões. Ao que tudo indica, o Ministério de Minas e Energia, de forma inaceitável, acredita que os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas justificam um verdadeiro orçamento público paralelo que banca os gastos com programas de responsabilidade socioambiental.

Por sua vez, as respostas dadas pela ANEEL revelam a atuação lamentável de um órgão que, ao que tudo indica, ignora os objetivos que justificaram sua criação. A Agência alega que não tem competência alguma para definir a tarifa de Itaipu e, por conseguinte, não analisa os impactos e nem sugere aperfeiçoamentos no arranjo em vigor para a comercialização da energia elétrica gerada por Itaipu, que permite a inclusão de custos estranhos ao setor elétrico na tarifa. Ao se portar dessa forma, a ANEEL desrespeita suas competências legais estabelecidas na lei de sua criação, a Lei nº 9.427, de 1996.

A conclusão lamentável das respostas dadas pelo Ministério de Minas e Energia e pela ANEEL é que os órgãos do Poder Executivo que deveriam zelar pela modicidade tarifária no setor elétrico aceitam passivamente a inclusão de qualquer custo na tarifa de Itaipu. Isso é um escândalo!

No contexto apresentado, o fato de o Tribunal de Contas da União (TCU), em atendimento ao Acórdão nº 1589/2019-P, ter instaurado o Processo nº 018.167/2020-9 para avaliar a atuação do Grupo de Trabalho criado pela Portaria nº 124, de 2019, do Ministério de Minas e Energia, e as negociações para a revisão do Anexo C do Tratado de Itaipu, é uma esperança de que tenhamos mudanças no cenário desolador que as respostas do Ministério de Minas e Energia e da ANEEL revelam.

Considerando a existência do Processo nº 018.167/2020-9 no âmbito do TCU, é importante convidarmos ao Senado Federal o relator desse processo, Ministro Jorge Oliveira, para conhecermos o teor da análise que está sendo realizada, o seu andamento e possíveis contribuições que o Senado Federal possa dar para que o TCU atue para por fim ao descaso que reina no Poder Executivo em torno da tarifa de Itaipu.

Sala da Comissão, 2 de agosto de 2023.

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)

17



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Esperidião Amin

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, V, da Constituição Federal, que seja convidado o Senhor Sandoval de Araújo Feitosa Neto, Diretor-Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica, a comparecer a esta Comissão, a fim de prestar informações sobre a composição da tarifa aplicada à energia elétrica comercializada pela usina hidrelétrica de Itaipu.

JUSTIFICAÇÃO

Em 30 de maio de 2023, a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), tendo como convidado o Diretor-Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) e atendendo ao Requerimento no 38, de 2023, de minha autoria, realizou audiência pública para discutir, dentre outros assuntos, a composição da tarifa aplicada à energia elétrica comercializada pela usina hidrelétrica de Itaipu.

Durante a audiência pública mencionada, entreguei ao Diretor-Geral da ANEEL um conjunto de questionamentos sobre a tarifa aplicada à energia elétrica comercializada por Itaipu. Em resumo, essas indagações versavam sobre: avaliação da ANEEL do arcabouço legal aplicado à definição da tarifa de Itaipu, notadamente o Custo Unitário dos Serviços de Eletricidade (Cuse); atuação da ANEEL na proposição de um arranjo alternativo para a comercialização da energia elétrica de Itaipu; atuação da ANEEL contra os abusos e subsídios incluídos na tarifa de Itaipu; utilização da Tarifa de Otimização de Itaipu (TEOItaipu) na definição do valor mínimo do Preço de Liquidação de Diferenças (PLD).

Em 27 de junho de 2023, o Diretor-Geral Substituto da ANEEL enviou-me as respostas aos questionamentos entregues ao Diretor-Geral da ANEEL. A análise dessas respostas revela, contudo, um cenário preocupante no que tange à tarifa de Itaipu e à atuação da Agência.

Em suas respostas, a ANEEL afirmou, em resumo, que “não realizou estudos para subsidiar o processo de negociação referente à revisão do Anexo C do Tratado de Itaipu, haja vista que as tratativas são conduzidas pelo Poder Concedente que possui a competência legal para formular a Política Pública”, que não tem competência “para a revisão do valor definido pela administração da usina binacional” para o Cuse e nem para avaliar as despesas que o compõem, inclusive aquelas associadas aos gastos com programas de responsabilidade socioambiental.

Em outros termos, o que a ANEEL alega é que é apenas um passageiro em um trem desgovernado chamado Itaipu. E mais: é um passageiro que, mesmo sabendo que o trem está desgovernado, aceita o seu papel de ficar sentado na janela vendo o desastre provocado por esse trem.

A postura da ANEEL é inadmissível. O que a resposta da ANEEL mostra é um órgão público totalmente alheio às suas finalidades. Não é isso que a população brasileira espera de uma agência reguladora. É inaceitável que uma agência reguladora com conhecimento técnico do setor elétrico e capaz de realizar estudos de excelência não tenha qualquer iniciativa para pelo menos estudar e propor um arranjo regulatório que seja mais favorável aos consumidores brasileiros.

Essa conduta da ANEEL tem consequências gravíssimas. Podemos entender que a ANEEL, diante de um projeto de lei com impactos negativos ao consumidor, por exemplo, se calará e deixará o Poder Legislativo aprová-lo sem qualquer alerta sobre as consequências? É esse o respeito que a ANEEL tem por aqueles que são representantes do povo e pelos cidadãos brasileiros que pagam impostos elevados para custear a existência da Agência?

Ora, está claro que o Congresso Nacional não aprovou a criação de um órgão público para ficar calado diante de absurdos e diante de prejuízos sofridos

pela população brasileira. Pelo contrário, a nossa sociedade espera uma agência ativa e que atua para propor medidas que melhorem a vida da população.

Diante disso, é necessário o retorno do Diretor-Geral da ANEEL ao Senado Federal para explicar essa postura inaceitável da Agência envolvendo a tarifa de Itaipu.

Sala da Comissão, 2 de agosto de 2023.

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)

18



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Confúcio Moura

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, em conjunto com a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, com o objetivo de debater as "**Estratégias de desenvolvimento nas regiões Norte e Nordeste**".

Proponho para a audiência a presença do Senhor Mangabeira Unger, Professor da Universidade de Harvard.

Sala da Comissão, 8 de agosto de 2023.

Senador Confúcio Moura
(MDB - RO)