



# SENADO FEDERAL

**COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA**

**PAUTA DA 37ª REUNIÃO**

**(1ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura)**

**01/10/2019  
TERÇA-FEIRA  
às 11 horas**

**Presidente: Senador Marcos Rogério  
Vice-Presidente: Senador Wellington Fagundes**



**Comissão de Serviços de Infraestrutura**

**37ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 1ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA  
DA 56ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 01/10/2019.**

**37ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA**

***Terça-feira, às 11 horas***

**SUMÁRIO**

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PLS 261/2018 - Não Terminativo -	SENADOR JEAN PAUL PRATES	10
2	PLS 702/2015 - Terminativo -	SENADOR LASIER MARTINS	64
3	PLS 712/2015 - Terminativo -	SENADOR LASIER MARTINS	84
4	PLS 310/2018 - Terminativo -	SENADOR ZEQUINHA MARINHO	97
5	REQ 61/2019 - CI - Não Terminativo -		107
6	REQ 62/2019 - CI - Não Terminativo -		111

<b>7</b>	<b>REQ 63/2019 - CI</b> <b>- Não Terminativo -</b>		<b>114</b>
----------	---	--	------------

## COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Marcos Rogério

VICE-PRESIDENTE: Senador Wellington Fagundes

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE(S)
<b>Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil(MDB, REPUBLICANOS, PP)</b>			
Eduardo Braga(MDB)(8)	AM (61) 3303-6230	1 Marcelo Castro(MDB)(8)	PI
Jarbas Vasconcelos(MDB)(8)	PE	2 Jader Barbalho(MDB)(8)	PA (61) 3303.9831, 3303.9832
Eduardo Gomes(MDB)(8)	TO	3 Luiz do Carmo(MDB)(8)	GO
Fernando Bezerra Coelho(MDB)(8)	PE (61) 3303-2182	4 Rodrigo Pacheco(DEM)(7)(14)(13)	MG
Esperidião Amin(PP)(9)	SC	5 Dário Berger(MDB)(15)	SC (61) 3303-5947 a 5951
Vanderlan Cardoso(PP)(12)	GO	6 Luis Carlos Heinze(PP)(17)	RS
<b>Bloco Parlamentar PSDB/PSL(PSDB, PSL)</b>			
Plínio Valério(PSDB)(6)	AM	1 José Serra(PSDB)(6)	SP (61) 3303-6651 e 6655
Flávio Bolsonaro(PSL)(10)	RJ	2 Izalci Lucas(PSDB)(6)	DF
Roberto Rocha(PSDB)(16)	MA (61) 3303- 1437/1435/1501/1 503/1506 a 1508	3 Juíza Selma(PODEMOS)(11)	MT
<b>Bloco Parlamentar Senado Independente(PATRIOTA, REDE, PDT, CIDADANIA, PSB)</b>			
Jorge Kajuru(CIDADANIA)(3)	GO	1 Weverton(PDT)(3)	MA
Acir Gurgacz(PDT)(3)	RO (061) 3303- 3131/3132	2 Veneziano Vital do Rêgo(PSB)(3)	PB 3215-5833
Fabiano Contarato(REDE)(3)	ES	3 Kátia Abreu(PDT)(3)	TO (61) 3303-2708
Eliziane Gama(CIDADANIA)(3)	MA	4 Alessandro Vieira(CIDADANIA)(3)	SE
<b>Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PT, PROS)</b>			
Jean Paul Prates(PT)(5)	RN	1 Paulo Rocha(PT)(5)	PA (61) 3303-3800
Jaques Wagner(PT)(5)	BA	2 Telmário Mota(PROS)(5)	RR (61) 3303-6315
VAGO		3 VAGO	
<b>PSD</b>			
Lucas Barreto(2)	AP	1 Angelo Coronel(2)	BA
Carlos Viana(2)	MG	2 Nelsinho Trad(2)	MS
Irajá(2)	TO	3 Sérgio Petecão(2)	AC (61) 3303-6706 a 6713
<b>Bloco Parlamentar Vanguarda(DEM, PL, PSC)</b>			
Marcos Rogério(DEM)(4)	RO	1 Jayme Campos(DEM)(4)	MT
Wellington Fagundes(PL)(4)	MT (61) 3303-6213 a 6219	2 Zequinha Marinho(PSC)(4)	PA
<b>PODEMOS</b>			
Styvenson Valentim(19)	RN	1 Oriovisto Guimarães(19)	PR
Elmano Férrer(19)	PI (61) 3303- 1015/1115/1215/2 415/3055/3056/48 47	2 Lasier Martins(19)	RS (61) 3303-2323

- (1) Em 13.02.2019, a Comissão reunida elegeu o Senador Marcos Rogério e o Senador Wellington Fagundes a Presidente e o Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (Of. 1/2019-CI).
- (2) Em 13.02.2019, os Senadores Lucas Barreto, Carlos Viana e Irajá foram designados membros titulares; e os Senadores Ângelo Coronel, Nelsinho Trad e Sérgio Petecão, membros suplentes, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 13/2019-GLPSD).
- (3) Em 13.02.2019, os Senadores Jorge Kajuru, Acir Gurgacz, Fabiano Contarato e Eliziane Gama foram designados membros titulares; e os Senadores Weverton, Veneziano Vital do Rêgo, Kátia Abreu e Alessandro Vieira, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 8/2019-GLBSI).
- (4) Em 13.02.2019, os Senadores Marcos Rogério e Wellington Fagundes foram designados membros titulares; e os Senadores Jayme Campos e Zequinha Marinho, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 4/2019).
- (5) Em 13.02.2019, os Senadores Jean Paul Prates e Jaques Wagner foram designados membros titulares; e os Senadores Paulo Rocha e Telmário Mota, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 9/2019-BLPRD).
- (6) Em 13.02.2019, o Senador Plínio Valério foi designado membro titular; e os Senadores José Serra e Izalci Lucas, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 11/2019-GLPSDB).
- (7) Em 13.02.2019, o Senador Confúcio Moura foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 08-A/2019-GLMDB).
- (8) Em 13.02.2019, os Senadores Eduardo Braga, Jarbas Vasconcelos, Eduardo Gomes e Fernando Bezerra foram designados membros titulares; e os Senadores Marcelo Castro, Jader Barbalho e Luiz do Carmo, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 08/2019-GLMDB).
- (9) Em 13.02.2019, o Senador Esperidião Amin foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
- (10) Em 14.02.2019, o Senador Flávio Bolsonaro foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 10/2019-GLIDPSL).
- (11) Em 14.02.2019, a Senadora Selma Arruda foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 08/2019-GLIDPSL).
- (12) Em 19.02.2019, o Senador Vanderlan Cardoso foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 18/2019-GLDPP).
- (13) Em 24.04.2019, o Senador Confúcio Moura, que integra o Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, deixou de compor a comissão (Of. nº 146/2019-BLMDB).
- (14) Em 15.05.2019, o Senador Rodrigo Pacheco foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 154/2019-GLMDB).
- (15) Em 23.05.2019, o Senador Dário Berger foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 158/2019-GLMDB).

- (16) Em 03.06.2019, o Senador Roberto Rocha foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 80/2019-GLPSDB).
- (17) Em 04.07.2019, o Senador Luis Carlos Heinze foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 52/2019-GLDPP).
- (18) Em 09.07.2019, o PODEMOS deixa de compor o Bloco Parlamentar PSDB/PODEMOS/PSL (OF s/n de 02.07.2019.)
- (19) Em 13.02.2019, os Senadores Capitão Styvenson e Elmano Ferrer foram designados membros titulares, e os Senadores Oriovisto Guimarães e Lasier Martins, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Memo. nº 7/2019-GABLID).

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: 61 3303-3292  
E-MAIL: [ci@senado.gov.br](mailto:ci@senado.gov.br)



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

**1ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA**  
**56ª LEGISLATURA**

Em 1 de outubro de 2019  
(terça-feira)  
às 11h

**PAUTA**  
37ª Reunião, Extraordinária

**COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI**

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

# PAUTA

## ITEM 1

### PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 261, DE 2018

#### - Não Terminativo -

*Dispõe sobre a exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada; autoriza a autorregulação ferroviária; disciplina o trânsito e o transporte ferroviário; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 12.379, de 6 de janeiro de 2011; e dá outras providências.*

**Autoria:** Senador José Serra (PSDB/SP)

**Relatoria:** Senador Jean Paul Prates

**Relatório:** Não apresentado

#### **Observações:**

1. O projeto tem parecer favorável da CAE, com as emendas 1 a 7/CAE
2. Após análise na CI, a matéria vai à CCJ, em decisão terminativa
3. Nos dias 25/04, 06/06 e 27/06/2019 foram realizadas audiências públicas de instrução da matéria
4. Votação simbólica

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

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

[Parecer \(CAE\)](#)

## ITEM 2

### PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 702, DE 2015

#### - Terminativo -

*Altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para determinar a segregação das rodovias federais em relação às vias locais urbanas.*

**Autoria:** Senador Flexa Ribeiro (PSDB/PA)

**Relatoria:** Senador Lasier Martins

**Relatório:** Pela aprovação do projeto, na forma da emenda nº 1/CI (substitutivo), bem como pela aprovação da emenda nº 2/S, na forma da subemenda que apresenta, e pela rejeição das emendas nº 3/S e 4/S, apresentadas em turno suplementar

#### **Observações:**

1. Em 28/03/2017 foi aprovado o substitutivo oferecido ao projeto (emenda nº 1/CI)
2. No turno suplementar, o Senador Valdir Raupp apresentou a emenda nº 2/S e o Senador Pedro Chaves apresentou as Emendas nº 3/S e 4/S
3. Ao substitutivo poderão ser oferecidas emendas até o encerramento da discussão, vedada a apresentação de novo substitutivo integral (artigo 282 do RISF)
4. Votação nominal

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

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

[Parecer \(CI\)](#)

[Emenda \(CI\)](#)

[Emenda \(CI\)](#)

[Emenda \(CI\)](#)

**ITEM 3****PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 712, DE 2015****- Terminativo -**

*Altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer meta de participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira para o ano de 2040.*

**Autoria:** Senador Cristovam Buarque (PDT/DF)

**Relatoria:** Senador Lasier Martins

**Relatório:** Pela aprovação nos termos do substitutivo

**Observações:**

- 1. Matéria tem parecer da CMA, pela aprovação nos termos da emenda nº 1/CMA (substitutivo)*
- 2. Se aprovado o substitutivo, a matéria será submetida a turno suplementar, nos termos do art. 282 do RISF*
- 3. Votação nominal*

**Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

[Parecer \(CMA\)](#)

**ITEM 4****PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 310, DE 2018****- Terminativo -**

*Modifica o art. 73 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, para determinar que percentual do preço pago pela utilização de poste, duto, conduto ou servidão seja destinado ao Município em que eles estejam localizados.*

**Autoria:** Senador Eduardo Lopes (PRB/RJ)

**Relatoria:** Senador Zequinha Marinho

**Relatório:** Pela rejeição

**Observações:**

- 1. Em 14/05/2019 foi lido o relatório*
- 2. Votação nominal*

**Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

**ITEM 5****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 61, DE 2019**

*Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de debater a possibilidade de geração, distribuição e taxaço no setor solar fotovoltaico e demais fontes renováveis de energia.*

**Autoria:** Senador Carlos Viana (PSD/MG)

**Textos da pauta:**[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 6****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 62, DE 2019**

*Requer a realização de diligência externa nas regiões com gargalo de infraestrutura de abastecimento energético, em suas diversas fontes, bem como com empreendimentos energéticos que possibilitarão a segurança energética no curto e médio prazo, com o objetivo de realizar diligências em empreendimentos do setor energético em construção ou recém-concluídos, para verificar, respectivamente, o cumprimento dos cronogramas de obras e a conexão à infraestrutura existente, tendo em vista o atingimento dos objetivos de segurança energética do País.*

**Autoria:** Senador Marcos Rogério (DEM/RO)**Textos da pauta:**[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 7****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 63, DE 2019**

*Requer que sejam prestadas, pelo Senhor Ministro de Estado de Minas e Energia e das Relações Exteriores, Bento Costa Lima Leite de Albuquerque Júnior e Ernesto Henrique Fraga Araújo, informações sobre as negociações envolvendo o Tratado entre a República Federativa do Brasil e a República do Paraguai para o Aproveitamento Hidrelétrico dos Recursos Hídricos do Rio Paraná, pertencentes em condomínio aos dois Países, desde e inclusive o Salto Grande de Sete Quedas ou Salto de Guaíra até a Foz do Rio Iguaçu (Tratado de Itaipu, aprovado pelo Decreto Legislativo nº 23, de 26 de abril de 1973), especialmente no tocante à revisão do anexo C, a ocorrer até 2023:.*

**Autoria:** Senador Marcos Rogério (DEM/RO)**Textos da pauta:**[Requerimento \(CI\)](#)

1



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 261, DE 2018

Dispõe sobre a exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada; autoriza a autorregulação ferroviária; disciplina o trânsito e o transporte ferroviário; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 12.379, de 6 de janeiro de 2011; e dá outras providências.

**AUTORIA:** Senador José Serra (PSDB/SP)

**DESPACHO:** Às Comissões de Assuntos Econômicos; de Serviços de Infraestrutura; e de Constituição, Justiça e Cidadania, cabendo à última decisão terminativa



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

## PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2018

Dispõe sobre a exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada; autoriza a autorregulação ferroviária; disciplina o trânsito e o transporte ferroviário; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 12.379, de 6 de janeiro de 2011; e dá outras providências.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

### CAPÍTULO I

#### DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

**Art. 1º** Esta Lei dispõe sobre:

I – a exploração indireta pela União do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, que transponham os limites de Estado ou Território, ou que se conectem às ferrovias federais;

II – as atividades desempenhadas pelas administrações ferroviárias privadas;

III – a autorregulação ferroviária; e

IV – a segurança do trânsito e do transporte ferroviário.

**Art. 2º** Esta Lei aplica-se às ferrovias construídas ou adquiridas pela iniciativa privada em regime de direito privado.

**Art. 3º** As normas gerais desta Lei aplicam-se às ferrovias estaduais, distritais e municipais, de quaisquer tipos ou categorias.



**Art. 4º** As outorgas de ferrovias privadas em regime de direito privado regem-se por esta Lei, aplicando-se-lhes, subsidiariamente, no que couber, o disposto nas Leis nºs 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; 11.079, de 30 de dezembro de 2004; 10.233, de 5 de junho de 2001 e nas leis que lhes são correlatas.

## CAPÍTULO II

### DEFINIÇÕES E COMPETÊNCIAS

**Art. 5º** Para os fins desta Lei, consideram-se:

I – administração ferroviária: empresa privada, órgão ou entidade do poder público competente para construir, operar e explorar ferrovias e seus sistemas acessórios de transporte, processamento, armazenamento, hospedagem e conveniência de passageiros, e, ainda, instalações e sistemas de interligação de ferrovias entre si e com outros modos de transportes;

II – serviços de transporte ferroviário: conjunto de atividades que possibilitam o transporte de cargas ou de passageiros por veículos que transitam, exclusivamente, conectados a trilho;

III – integração vertical: forma de organização ferroviária em que a administração ferroviária é responsável pela operação dos trens e pelo gerenciamento, manutenção, coordenação e segurança do trânsito e da infraestrutura ferroviária;

IV – segregação geográfica: forma de competição intramodal em que é vedada à administração ferroviária a exclusividade dos serviços de transporte ferroviário em uma mesma região geográfica; e

V – reparcelamento: espécie de parcelamento do solo pelo qual imóveis antigos são substituídos por novos, mais adequados ao planejamento urbanístico vigente.

**Art. 6º** Compete à União:

I – aprovar os regulamentos e as normas das entidades ferroviárias privadas, nos termos desta Lei;



SF/18456.74190-97



II – fiscalizar e regular as atividades das administrações ferroviárias quanto a aspectos técnicos, ambientais, econômicos e de segurança;

III – fiscalizar e regular a segurança do trânsito e do transporte ferroviário em todo o território nacional;

IV – fiscalizar, regular e supervisionar as entidades privadas de autorregulação ferroviária;

V – homologar as decisões das entidades privadas de autorregulação ferroviária;

VI – julgar, em recurso as decisões das entidades de autorregulação ferroviária; e

VII – arbitrar os conflitos não resolvidos pelas entidades privadas de autorregulação ferroviária e pelas administrações ferroviárias.

*Parágrafo único.* O Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT) estabelecerá as normas regulamentares referidas nesta Lei.

### CAPÍTULO III

#### PRINCÍPIOS E DIRETRIZES

**Art. 7º** O planejamento, a coordenação, a construção, a operação, a exploração, a autorização, a regulação e a fiscalização das ferrovias privadas em território nacional, em regime de direito privado, devem seguir os princípios constitucionais da atividade econômica e, em especial, os seguintes:

I – respeito à livre iniciativa e aos direitos dos usuários;

II – preservação do meio ambiente equilibrado;



SF/18456.74190-97



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

4

III – redução dos custos logísticos;

IV – aumento da oferta de mobilidade;

V – integração da infraestrutura ferroviária;

VI – integração vertical e segregação geográfica das administrações ferroviárias; e

VII – celeridade processual e autorregulação.

**Art. 8º** O transporte ferroviário privado em regime de direito privado deve seguir as seguintes diretrizes:

I – promoção de desenvolvimento econômico e social por meio da ampliação da logística e da mobilidade ferroviária;

II – expansão da rede, modernização e atualização dos sistemas, e otimização da infraestrutura ferroviária;

III – incentivo à modicidade dos preços praticados, à qualidade da atividade prestada e à efetividade dos direitos dos usuários;

IV – estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão da infraestrutura ferroviária, à valorização e à qualificação da mão de obra ferroviária e à eficiência das atividades prestadas;

V – promoção da segurança do trânsito ferroviário em áreas urbanas e rurais;

VI – estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado;

VII – estímulo à ampliação do mercado ferroviário na matriz de transporte de cargas e passageiros;

VIII – reconhecimento do efeito benéfico da concorrência intermodal e intramodal como inibidor de abusos da condição de monopolista natural;





IX – reconhecimento dos ganhos de eficiência, de produtividade, de coordenação e de qualidade decorrentes da autorregulação fiscalizada, regulada e supervisionada pelo poder público; e

X – incentivo ao ordenamento urbanístico orientado pelo trânsito e transporte ferroviário de passageiros.

#### CAPÍTULO IV

#### FERROVIAS PRIVADAS EM REGIME DE DIREITO PRIVADO

##### Seção I

##### Obtenção

**Art. 9º** Serão exploradas mediante autorização precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, de processo seletivo público, as ferrovias construídas ou adquiridas pela iniciativa privada, em regime de direito privado, nos termos desta Lei.

*Parágrafo único.* A necessidade de inclusão de ramal de conexão ou de acesso na faixa de domínio de administração ferroviária precedente não inviabiliza a outorga por autorização.

**Art. 10.** O interessado em obter a autorização de ferrovias em regime privado poderá requerê-la ao órgão ou à entidade competente a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º O requerimento será instruído de:

I – minuta do contrato de autorização;

II – relatório circunstanciado dos projetos logísticos e urbanísticos, contendo, no mínimo, características do transporte e seu financiamento e especificações técnicas da operação compatíveis com o restante da rede;

III – prova de título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real, contrato de promessa de compra e venda, contrato de promessa de parcelamento, ou outro



SF/18456.74190-97



instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno necessário ao empreendimento ferroviário, além de outros documentos previstos no instrumento de abertura, em, pelo menos, um vinte avos do trajeto da ferrovia privada requerida, nos termos dos projetos logísticos e urbanísticos;

IV – relatório executivo dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental.

§ 2º Conhecido o requerimento de autorização de que trata o *caput*, o órgão ou a entidade competente deverá:

I – publicar o extrato do requerimento e a minuta do contrato, inclusive na internet; e

II – promover a abertura de processo de anúncio público, com prazo de trinta dias, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização de ferrovia na mesma região e com características semelhantes.

**Art. 11.** O poder concedente poderá determinar ao órgão ou à entidade competente, a qualquer momento, e em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor ferroviário, a abertura de processo de chamada pública para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização de ferrovias privadas, na forma do regulamento e observado o prazo previsto no inciso II do § 2º do art. 10.

**Art. 12.** O instrumento de abertura de chamada ou anúncio públicos indicará obrigatoriamente os seguintes parâmetros:

I – a região geográfica na qual será implantada a ferrovia;

II – o perfil das cargas ou dos passageiros a serem transportados;  
e

III – a estimativa do volume de cargas ou de passageiros a ser movimentado nas instalações ferroviárias.

**Art. 13.** Encerrado o processo de chamada ou anúncio públicos, o órgão ou a entidade competente deverá analisar a viabilidade técnica e



SF/18456.74190-97



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

7

ambiental das propostas e sua adequação às diretrizes do planejamento e das políticas do setor ferroviário.

§ 1º Observado o disposto no regulamento, poderão ser expedidas diretamente as autorizações de ferrovias privadas quando:

I – o processo de chamada ou anúncio públicos for concluído com a participação de um único interessado; ou

II – havendo mais de uma proposta, não haja impedimento locacional à implantação de todas elas de maneira concomitante.

§ 2º Havendo mais de uma proposta e impedimento locacional que inviabilize sua implantação de maneira concomitante, o órgão ou a entidade competente deverá promover processo seletivo público, observados os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da publicidade e da eficiência.

§ 3º O processo seletivo público de que trata o § 2º atenderá ao disposto no regulamento e considerará como critério de julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a maior recuperação urbanística e a menor desapropriação.

§ 4º Em qualquer caso, somente poderão ser autorizadas as ferrovias compatíveis com os requisitos técnicos e ambientais estabelecidos pelo órgão ou pela entidade competente.

**Art. 14.** Todos os interessados na chamada ou anúncio públicos ou no processo seletivo público deverão instruir seus requerimentos na forma do art. 10.

**Art. 15.** A autorização aprovada será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterà as seguintes cláusulas essenciais:

I – objeto, ramais e imóveis vinculados;

II – condições de fiscalização e de extinção;

III – modo, forma e condições de exploração da ferrovia;





**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

8

IV – condições gerais para interconexão e compartilhamento da infraestrutura;

V – investimentos de responsabilidade do contratado;

VI – direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;

VII – responsabilidades das partes;

VIII – direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive os relacionados a necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão da atividade, além da consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

IX – forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos, e dos métodos e práticas de execução das atividades, bem como a indicação dos órgãos ou das entidades competentes para exercê-las;

X – garantias para adequada execução do contrato;

XI – responsabilização pela inexecução ou pela execução deficiente das atividades;

XII – hipóteses de extinção do contrato;

XIII – obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder concedente, dos órgãos e das entidades reguladores e das demais autoridades que atuam no setor ferroviário, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XIV – condições de cumprimento das medidas de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XV – acesso à ferrovia pelo poder concedente, pelos órgãos e pelas entidades competentes que atuam no setor ferroviário;

XVI – penalidades e forma de aplicação; e



SF/18456.74190-97



XVII – foro e modo para solução extrajudicial das divergências contratuais.

§ 1º A autorizatória promoverá os investimentos necessários para a criação, a expansão e a modernização das instalações ferroviárias por sua conta e risco, na forma desta Lei e de seu regulamento e do respectivo contrato.

§ 2º O órgão ou a entidade competente adotará as medidas para assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nas autorizações e poderá exigir garantias ou aplicar sanções, inclusive a cassação da autorização.

## Seção II

### Operação

**Art. 16.** A autorizatória operará em regime de liberdade tarifária.

*Parágrafo único.* No regime de liberdade tarifária, a autorizatória determinará suas próprias tarifas, devendo comunicá-las ao regulador competente, em prazo por este definido.

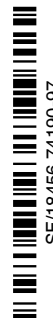
**Art. 17.** A autorizatória facultará a outras administrações ferroviárias a operação compartilhada em tráfego mútuo ou direito de passagem mediante acordos voluntários fixados em contrato.

**Art. 18.** A desativação ou erradicação de ramais ferroviários privados será comunicada com antecedência de 180 dias ao regulador competente.

§ 1º Os ramais poderão ser alienados a novo investidor pelo seu titular.

§ 2º A desativação ou a erradicação de ramais ferroviários privados antieconômicos não será motivo para sanção da autorizatória.

## Seção III



SF/18456.74190-97



### Extinção

**Art. 19.** A autorização de ferrovias privadas não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por:

- I – cassação;
- II – caducidade;
- III – decaimento;
- IV – renúncia;
- V – anulação; ou
- VI – falência.

*Parágrafo único.* A extinção da autorização mediante ato administrativo dependerá de procedimento prévio, garantidos o contraditório e a ampla defesa do interessado.

**Art. 20.** Quando houver perda das condições indispensáveis à continuidade da autorização, em razão de negligência, imperícia ou abandono, o órgão ou a entidade competente poderá extingui-la mediante ato de cassação, nos termos da regulamentação.

**Art. 21.** Em caso de prática de infrações graves, de transferência irregular da autorização ou de descumprimento reiterado de compromissos assumidos, o órgão ou a entidade competente poderá extinguir a autorização decretando-lhe a caducidade.

**Art. 22.** O decaimento será decretado pelo órgão ou pela entidade competente, por ato administrativo se, em face de razões de excepcional relevância pública, legislação superveniente vier a vedar o tipo de atividade objeto da autorização ou a suprimir a exploração no regime privado.





§ 1º A edição das normas de que trata o *caput* não justificará o decaimento senão quando a preservação das autorizações já expedidas for efetivamente incompatível com o interesse público.

§ 2º Decretado o decaimento, a prestadora terá o direito de manter suas próprias atividades regulares por prazo mínimo de vinte anos, salvo desapropriação.

§ 3º O decaimento de que trata o *caput* será sucedido da devida indenização dos ativos não amortizados no prazo do § 2º.

**Art. 23.** Renúncia é o ato formal unilateral, irrevogável e irretratável, pelo qual a autorizatária manifesta seu desinteresse pela autorização.

*Parágrafo único.* A renúncia não será causa para punição da autorizatária, nem a desonerará de suas obrigações com terceiros.

**Art. 24.** A anulação da autorização será decretada, judicial ou administrativamente, em caso de irregularidade insanável do ato que a expediu.

**Art. 25.** A extinção da autorização mediante ato administrativo dependerá de procedimento prévio, garantidos o contraditório e a ampla defesa do interessado.

#### Seção IV

##### Requisitos Prévios

**Art. 26.** A aprovação de autorização de ferrovia privada em regime de direito privado será sempre precedida de:

I – consulta ao chefe do Poder Executivo alcançado pela linha férrea;

II – consultas às entidades representativas dos usuários, embarcadores e cidadãos diretamente afetados;



SF/18456.74190-97



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

12

III – emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento; e

IV – elaboração de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental.

§ 1º A consulta prevista no inciso I do *caput* será feita da União para os Estados ou dos Estados para os Municípios.

§ 2º Além de outras determinações contidas na legislação e regulamentação específica, o relatório conclusivo dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental determinará a faixa de domínio mínima necessária ao empreendimento ferroviário.

§ 3º A posterior alteração de traçado ou inclusão de ramais externos à faixa de domínio determinada na forma do § 2º darão causa a novo processo independente na forma do *caput*.

§ 4º A aprovação da primeira ferrovia privada em regime de direito privado em uma região não fere o princípio da segregação geográfica.

**Art. 27.** O capital social do requerente da autorização será formado, no mínimo, em quatro por cento por firmas ferroviárias que já administrem ferrovias com o mesmo perfil de movimentação de cargas ou passageiros em, ao menos, dois por cento da extensão da ferrovia requerida.

## Seção V

### Operações Ordinárias

**Art. 28.** Nas ferrovias privadas em regime de direito privado, a operação de transporte ferroviário de passageiros ou de cargas se fará independentemente de nova outorga de concessão, permissão, ou autorização pelo poder público.

§ 1º O licenciamento dos trens para execução dos serviços de que trata o *caput* será realizado exclusivamente pelas administrações ferroviárias interessadas mediante contratos, respeitados a capacidade dos *slots* ferroviários e os contratos precedentes.



SF/18456.74190-97



§ 2º As administrações ferroviárias privadas informarão ao órgão ou à entidade competente a ocupação dos *slots* ferroviários com trens próprios e de terceiros, na periodicidade determinada na regulamentação.

**Art. 29.** A abertura ao tráfego de qualquer trecho ferroviário privado dependerá de expressa autorização do órgão ou da entidade federal competente, observados critérios objetivos de segurança, nos termos da regulamentação nacional.

**Art. 30.** O compartilhamento de infraestrutura entre as administrações ferroviárias intervenientes observará as disposições desta Lei e serão fixadas em contratos.

§ 1º Eventuais conflitos serão conciliados pelas entidades privadas estabelecidas no contrato.

§ 2º Frustrada a conciliação de que trata o § 1º, eventuais conflitos remanescentes serão arbitrados pelo órgão ou pela entidade competente.

**Art. 31.** As administrações ferroviárias poderão contratar com terceiros serviços e obras necessários à execução do transporte sem que isso as exima das responsabilidades decorrentes.

**Art. 32.** No regime privado, é vedado o transporte não remunerado, salvo expressa disposição legal em contrário.

*Parágrafo único.* Além de previsão legal, o transporte não remunerado de passageiros fica condicionado ao efetivo pagamento da tarifa vigente à administração ferroviária, por meio de recursos orçamentários do ente que criar a obrigação.

**Art. 33.** A administração ferroviária é obrigada a receber e protocolar reclamações referentes aos serviços prestados, e a pronunciar-se a respeito no prazo de trinta dias a contar da data do recebimento da reclamação.

*Parágrafo único.* A administração ferroviária deverá organizar e manter, na internet, serviços para atender às reclamações.



SF/18456.74190-97



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

14

**Art. 34.** As operações acessórias à realização do transporte, tais como carregamento, descarregamento, transbordo, armazenagem, pesagem e manobras, hospedagem e conveniências aos passageiros, aluguéis de instalações serão remuneradas através de taxas ou preços adicionais, que a administração ferroviária poderá cobrar mediante negociação prévia com o usuário.

*Parágrafo único.* Para efeito do disposto neste artigo, as administrações ferroviárias deverão divulgar as tabelas vigentes para esses serviços, podendo aplicar descontos, sem prévia anuência do poder concedente.

## Seção VI

### Operações Extraordinárias

**Art. 35.** Em caso de expressivo desastre natural, em iminente perigo ou em tempo de guerra, a União poderá assumir temporariamente o serviço ferroviário, por motivo de interesse público, mediante lei autorizativa específica.

§ 1º Cessada a calamidade, o poder público indenizará os prejuízos havidos pela autorizatária em relação aos lucros cessantes, se houver.

§ 2º A lei de que trata o *caput* poderá fixar condições de prestação não remunerada em tempo de guerra.

## Seção VII

### Operações de Transportes

**Art. 36.** A tarifa de transporte de carga é o valor cobrado para o deslocamento de uma unidade de carga da estação de origem para a estação de destino.

*Parágrafo único.* No caso do transporte de cargas de características excepcionais, tarifas e taxas especiais poderão ser negociadas entre a administração ferroviária e o embarcador.



SF/18456.74190-97



**Art. 37.** A administração ferroviária deverá atender o embarcador sem discriminação de nível de serviço injustificada e prestar-lhe o serviço adequado.

**Art. 38.** A administração ferroviária é responsável por todo o transporte, pelas operações acessórias a seu cargo e pela qualidade dos serviços prestados aos usuários e embarcadores, conforme disposto no Código Civil e no Decreto nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912, bem como pelos compromissos que assumir no tráfego mútuo, no multimodal e nos ajustes com os usuários.

**Art. 39.** No tráfego mútuo, a indenização devida por falta ou avaria será paga pela administração ferroviária de destino, independentemente da apuração das responsabilidades.

*Parágrafo único.* As coparticipantes do tráfego mútuo fixarão entre si os critérios de apuração das respectivas responsabilidades e conseqüente liquidação.

**Art. 40.** É vedada a negociação ou a comercialização de produtos e serviços no interior dos trens de passageiros, nas suas estações e demais instalações, exceto se devidamente licenciados pela administração ferroviária.

**Art. 41.** O bilhete de passagem do menor de dois anos de idade que não ocupe assento será isento do pagamento de preço ou tarifa.

## **Seção VIII**

### **Operações Logísticas**

**Art. 42.** A atuação das administrações ferroviárias em atividades intermodais ou multimodais de transporte em instalações vinculadas e fisicamente conectadas às linhas férreas não dependerá de nova concessão, permissão, ou autorização do poder público.

*Parágrafo único.* A operação de que trata o *caput* se fará por meio de sociedades de propósito específico subordinadas às administrações ferroviárias.



SF/18456.74190-97



## Seção IX

### Operações Urbanísticas

**Art. 43.** A instalação de infraestruturas ferroviárias em zonas urbanas ou de expansão urbana observará o disposto no plano diretor municipal e, no plano de desenvolvimento urbano integrado, em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas.

**Art. 44.** O projeto de implantação de infraestruturas ferroviárias abrangerá projeto urbanístico do entorno, destinado a minimizar possíveis impactos negativos e a propiciar aproveitamento eficiente do solo urbano, de modo a maximizar os efeitos positivos para a mobilidade urbana.

§ 1º A execução do projeto urbanístico poderá ser delegada à administração ferroviária, que constituirá entidade de propósito específico constituída sob a forma de sociedade ou de fundo de investimento imobiliário.

§ 2º A entidade de propósito específico será aberta à adesão dos titulares de direitos reais sobre os imóveis públicos ou privados necessários à execução da operação, mediante sua entrega a título de integralização de capital.

§ 3º A entidade poderá desapropriar ou adquirir contratualmente os direitos reais não incorporados ao seu patrimônio na forma do § 2º e alienar ou explorar comercialmente os imóveis que produzir, assim como arrecadar contribuição de melhoria decorrente das obras que executar.

**Art. 45.** Em zonas rurais, a administração ferroviária é legitimada para arrecadar contribuição de melhoria eventualmente instituída pelo poder concedente.

**Art. 46.** O Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º Poderão promover a desapropriação, mediante autorização expressa constante de lei ou contrato:



SF/18456.74190-97



I – os concessionários, inclusive aqueles contratados nos termos da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, permissionários, autorizatários e arrendatários;

II – as entidades públicas; e

III – as entidades que exerçam funções delegadas do Poder Público.” (NR)

“Art. 4º .....

Parágrafo único. Quando a desapropriação destinar-se à execução de planos de urbanização, de renovação urbana ou de parcelamento ou reparcelamento do solo, a receita decorrente da revenda ou da exploração imobiliária dos imóveis produzidos poderá compor a remuneração do agente executor.” (NR)

“Art. 4º-A. Quando o imóvel a ser desapropriado estiver ocupado por núcleo urbano informal consolidado, os titulares de direitos possessórios deverão receber compensação pelos investimentos realizados.” (NR)

“Art. 5º .....

§ 4º Os bens desapropriados para fins de utilidade pública e os direitos decorrentes da respectiva imissão na posse poderão ser alienados a terceiros, locados, cedidos, arrendados, outorgados em regimes de concessão de direito real de uso, de concessão comum ou de parceria público-privada e ainda transferidos como integralização de fundos de investimento ou sociedades de propósito específico.

§ 5º Aplica-se o disposto no § 4º nos casos de desapropriação para fins de execução de planos de urbanização, de renovação urbana ou de parcelamento ou reparcelamento do solo, desde que seja assegurada a destinação prevista no referido plano de urbanização ou de parcelamento de solo.

.....” (NR)

## CAPÍTULO V

### AUTORREGULAÇÃO

#### Seção I

#### **Entidade Privada de Autorregulação Ferroviária**



SF/18456.74190-97



**Art. 47.** Os titulares das administrações ferroviárias, juntamente com os usuários, os embarcadores e a indústria, poderão instituir entidade autorregulatória, sob a forma de pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, nos termos de seu estatuto, desta Lei e seu regulamento.

**Art. 48.** Fica autorizada a delegação à entidade autorregulatória ferroviária das seguintes funções:

I – instituir normas técnicas voluntárias sobre os padrões técnicos mínimos de qualidade, universalidade, padronização, utilidade, atualidade, durabilidade e segurança dos ativos e serviços ferroviários, nos termos de seu estatuto;

II – conciliar conflitos entre seus membros;

III – coordenar, planejar e administrar em cooperação o controle operacional da malha ferroviária integrada de seus membros;

IV – propor a revogação e a alteração de normas regulatórias incompatíveis com sua autorregulação.

V – autorregular e coordenar a atuação dos seus membros assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários e embarcadores, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de passagem de trens de passageiros e cargas e conciliando as questões não resolvidas pelas partes;

VI – articular-se com órgãos e instituições dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para conciliação do uso da via permanente de seus membros com a via pública e demais modalidades de transporte; e

VII – autorregular os procedimentos e as condições para cessão a terceiros de capacidade de tráfego disponível na infraestrutura ferroviária explorada por seus membros.

§ 1º A delegação de que trata o *caput* é condicionada à incorporação ao estatuto da entidade autorregulatória das normas desta Lei e da observância da seguinte proporção em sua Assembleia Geral:



SF/18456.74190-97



I – 60% (sessenta por cento) de representantes oriundos dos concessionários ferroviários e autorizatárias ferroviárias proporcionalmente a sua participação na extensão da malha ferroviária nacional em operação.

II – 15% (quinze por cento) de representantes oriundos dos usuários proporcionalmente ao montante dos passageiros transportados.

III – 20% (vinte por cento) de representantes oriundos dos embarcadores proporcionalmente ao volume de cargas transportados.

IV – 5% (cinco por cento) de representantes oriundos da indústria de insumos ferroviários proporcionalmente ao valor financeiro comercializado.

§ 2º A representatividade da entidade autorregulatória será recalculada a cada dois anos.

§ 3º O órgão ou a entidade federal de regulação antitruste, de transporte ou de segurança competente, a Associação Brasileira de Normas Técnicas e o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia, terão um assento, cada, como membros convidados, sem direito a voto, nos termos da regulamentação desta Lei.

§ 4º Enquanto não constituída a entidade autorregulatória pelo mercado ferroviário, a Agência Nacional de Transportes Terrestres assumirá todas as suas funções e prerrogativas previstas nesta Lei.

**Art. 49.** A entidade autorregulatória ferroviária será, nos termos de seu estatuto e desta Lei, dirigida, em regime de colegiado, por:

I – um Diretor-Geral; e

II – quatro Diretores.

§ 1º Os representantes das administrações ferroviárias indicarão três Diretores, incluindo o Diretor-Geral.

§ 2º Os representantes dos usuários, embarcadores e indústria ferroviária indicarão dois Diretores.



SF/18456.74190-97



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

20

§ 3º Todos os Diretores terão mandatos de cinco anos, não coincidentes, permitida uma única recondução.

§ 4º Os demais representantes do mercado ferroviário membros da entidade comporão a Comissão de Conciliação, a Comissão de Autorregulação, o Conselho Administrativo, e o Conselho Fiscal.

§ 5º As Comissões da entidade de autorregulação poderão ser divididas em subcomissões temáticas de logística, de urbanismo e de mobilidade, nos termos do estatuto.

§ 6º A exoneração imotivada de dirigente da entidade de autorregulação somente poderá ser efetuada nos seis meses iniciais do mandato, findos os quais é assegurado seu pleno e integral exercício.

§ 7º Constitui motivo para a exoneração de dirigente da entidade de autorregulação, em qualquer época, a condenação em ação penal em segunda instância.

§ 8º A assunção de posição de dirigente da entidade de autorregulação ferroviária constitui vedação a ocupação de cargo de Diretor ou Conselheiro das agências reguladoras federais pelo dobro do tempo que durar o exercício do mandato na Direção da autorregulação ou pela quarentena de oito anos, o que for maior.

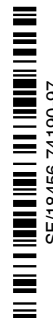
§ 9º É vedada a indicação de estrangeiros, de filiados a partidos políticos e de parentes até segundo grau de membros do Congresso Nacional, dos Tribunais Superiores e do Presidente e do Vice-Presidente da República para posições de dirigente da autorregulação ferroviária.

§ 10. A entidade de autorregulação ferroviária será sediada no Distrito Federal, com atuação em todo o território nacional.

§ 11. É vedada à entidade de autorregulação ferroviária a edição de norma ou especificação técnica que dificulte ou impeça o tráfego mútuo ou o direito de passagem por administração ferroviária não membro.

## **Seção II**

### **Supervisão da Autorregulação Ferroviária**



SF/18456.74190-97



**Art. 50.** Compete à Agência Nacional de Transportes Terrestres:

I – supervisionar e fiscalizar a entidade de autorregulação ferroviária;

II – aprovar as normas de autorregulação nos termos desta Lei.

III – homologar os conflitos conciliados pela entidade de autorregulação;

IV – arbitrar os conflitos não conciliados pela autorregulação;

V – publicar os editais dos processos de chamada, anúncio, ou seleção públicos de ferrovias privadas;

VI – julgar as seleções públicas de ferrovias privadas e celebrar os contratos de autorização para prestação de serviços de transporte ferroviário privado;

VII – administrar os contratos de autorização de ferrovias privadas nos termos desta Lei;

VIII – deliberar sobre as propostas de revogação e de alteração das normas regulatórias federais incompatíveis com a autorregulação da entidade privada.

§ 1º A ANTT analisará a constitucionalidade e a legalidade das normas voluntárias aprovadas por unanimidade pela entidade privada de autorregulação e apreciará as normas voluntárias da entidade de autorregulação aprovadas por maioria qualificada de três quintos.

§ 2º A Resolução da ANTT que aprovar norma voluntária da entidade de autorregulação nos termos do § 1º terá poder cogente para todas as administrações ferroviárias.

## CAPÍTULO VI

### TRÂNSITO E TRANSPORTE FERROVIÁRIO



SF/18456.74190-97



## Seção I

### Segurança e Proteção do Trânsito

**Art. 51.** As administrações ferroviárias ficam sujeitas à regulação e à fiscalização do órgão ou da entidade federal competente, na forma desta Lei, e deverão:

I – cumprir e fazer cumprir, nos prazos determinados, as medidas de segurança e regularidade do tráfego que forem exigidas; e

II – prestar as informações que lhes forem solicitadas pelo regulador competente.

*Parágrafo único.* A defesa civil e a prevenção e o combate a incêndios serão regulados por autoridades estaduais nos termos da regulamentação.

**Art. 52.** A administração ferroviária é responsável pela implantação de dispositivos de proteção e segurança ao longo de suas faixas de domínio.

*Parágrafo único.* A responsabilidade da administração ferroviária abrange a via permanente, o material rodante, os equipamentos e as instalações necessários à segurança da operação em situações regulares e de emergência, decorrentes da prestação do serviço de transporte ferroviário.

**Art. 53.** As linhas férreas têm prioridade de trânsito nas interseções em nível com outras modalidades de transporte, inclusive quanto aos não motorizados, nos termos da regulamentação nacional.

§ 1º A administração ferroviária é responsável pela segurança da circulação no trânsito ferroviário.

§ 2º A disciplina do cruzamento ferroviário será fixada pela administração ferroviária, observada a regulamentação nacional.

§ 3º A administração ferroviária não poderá impedir a travessia de suas linhas por outras vias anteriormente estabelecidas.



SF/18456.74190-97



§ 4º O responsável pela execução da via mais recente assumirá todos os encargos financeiros decorrentes da construção das obras e instalações necessárias ao cruzamento.

**Art. 54.** A administração ferroviária não poderá impedir a travessia em desnível de suas linhas por outras vias posteriormente estabelecidas, devendo o modo de cruzamento ser fixado pela administração ferroviária, tendo em vista a segurança do tráfego e observada a regulamentação nacional.

*Parágrafo único.* Não havendo acordo entre as partes, a travessia será arbitrada pelo órgão ou pela entidade federal competente.

**Art. 55.** A administração ferroviária não poderá impedir a travessia de suas linhas por tubulações, redes de transmissão elétrica, telefônica e similares, anterior ou posteriormente estabelecidas, observadas as instruções nacionais específicas de proteção ao tráfego e às instalações ferroviárias.

*Parágrafo único.* Os encargos de construção, conservação e vigilância caberão à parte que executar o serviço mais recente.

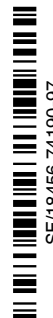
**Art. 56.** O transporte de produtos perigosos deverá observar, além desta Lei, o disposto em legislação específica.

**Art. 57.** Em caso de conflito ou acidente, havendo vítima, o responsável pela segurança é obrigado a, de imediato, providenciar o socorro às vítimas e dar conhecimento do fato à autoridade policial competente, na forma da lei.

**Art. 58.** A administração ferroviária manterá cadastro de acidentes que ocorram nas respectivas linhas, oficinas e demais dependências, com indicação das causas prováveis e das providências adotadas, inclusive as de caráter preventivo.

## Seção II

### Segurança e Vigilância do Transporte



SF/18456.74190-97



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

24

**Art. 59.** A administração ferroviária adotará as medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativas destinadas a:

- I – preservar o patrimônio da empresa;
  - II – garantir a regularidade e a normalidade do tráfego;
  - III – garantir a integridade dos passageiros e dos bens que lhe forem confiados;
  - IV – prevenir crimes e contravenções;
  - V – garantir a manutenção da ordem em suas dependências;
  - VI – garantir o cumprimento dos direitos e deveres do usuário;
- e
- VII – salvaguardar o serviço ferroviário contra atos de interferência ilícita.

**Art. 60.** Compete à administração ferroviária exercer a vigilância em suas dependências, em ação harmônica com as autoridades policiais competentes.

§ 1º Em caso de crime praticado no interior do empreendimento ferroviário de que trata esta Lei, a segurança da administração ferroviária, independentemente da presença de autoridade ou agente policial, deverá:

- I – remover os feridos para pronto-socorro ou hospital;
- II – prender em flagrante os autores dos crimes ou contravenções penais e apreender os instrumentos e os objetos que tiverem relação com o fato, entregando-os à autoridade policial competente; e
- III – isolar o local para verificações e perícias.

§ 2º As providências de que trata o 1º deverão ser tomadas, se possível e conveniente, sem a paralisação do tráfego.





§ 3º Em qualquer dos casos previstos no § 1º, após a adoção das providências previstas, a segurança da administração ferroviária lavrará, encaminhando-o à autoridade policial competente, boletim de ocorrência em que serão consignados o fato, as pessoas nele envolvidas, as testemunhas e os demais elementos úteis para o esclarecimento da verdade.

§ 4º A administração ferroviária é obrigada a fornecer às vítimas de acidentes nele ocorridos, como aos seus beneficiários ou a outros interessados, cópia autenticada de boletim de ocorrência no prazo máximo de dez dias, contados da data do recebimento do pedido.

**Art. 61.** A segurança da administração ferroviária sempre poderá solicitar a abertura das bagagens pelos passageiros.

*Parágrafo único.* Caso o passageiro não atenda à solicitação a que se refere o *caput*, a administração ferroviária fica autorizada a não embarcá-lo ou, se já estiver embarcado e no decorrer do percurso, desembarcá-lo na próxima estação.

## CAPÍTULO VII

### FINANCIAMENTO

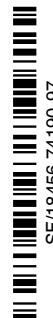
**Art. 62.** A efetiva utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços de uma ferrovia nos termos desta Lei está sujeita ao pagamento referente aos preços e as tarifas que incidirem sobre a parte utilizada.

*Parágrafo único.* Os preços e as tarifas de que trata esta Lei serão pagos às administrações ferroviárias.

**Art. 63.** As tarifas ferroviárias são:

I – tarifa de embarque: devida pelo passageiro do transporte ferroviário pela utilização das instalações e serviços de despacho e embarque da estação de passageiros;

II – tarifa de transporte: devida pelo embarcador ou pelo passageiro pelo transporte do local de origem até o destino;



SF/18456.74190-97



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

26

III – tarifa de permanência excessiva: devida pelo proprietário ou pelo explorador da composição pela permanência do trem além do tempo contratado para ocupação do *slot* ferroviário;

IV – tarifa de armazenagem e capatazia: devida pelo embarcador, ou pelo transportador no caso de compartilhamento da infraestrutura, pela utilização dos serviços relativos à guarda, manuseio, movimentação e controle da carga nos armazéns e instalações da ferrovia;

V – tarifa de compartilhamento: devida pelo operador do trem visitante pela operação ferroviária de tráfego mútuo ou direito de passagem;

VI – tarifa de ocupação sobre a faixa de domínio privado: devida pela pessoa física ou jurídica que for licenciada pela administração ferroviária a edificar sobre a faixa de domínio ferroviário.

§ 1º As tarifas de embarque são isentas no transporte metroviário e para os passageiros menores de dois anos no transporte de longo curso.

§ 2º As tarifas de permanência excessiva, armazenagem e capatazia, e compartilhamento serão fixadas entre as partes em contrato.

§ 3º A licença para edificar sobre a faixa de domínio ferroviário obedecerá a regulamentação nacional quanto à segurança e a municipal quanto ao urbanismo.

## CAPÍTULO VIII

### DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

**Art. 64.** Os arts. 13 e 14 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 13.** .....

.....

V – .....

.....



SF/18456.74190-97



f) exploração de ferrovia de propriedade privada em regime de direito privado.

.....” (NR)

“**Art. 14.** .....

§ 5º A outorga do transporte ferroviário privado em regime de direito privado reger-se-á por legislação específica.” (NR)

**Art. 65.** O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 320.** .....

§ 3º Onde houver linhas férreas instaladas, o percentual de sete e meio por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas mensalmente, será destinado, exclusivamente, à segurança das passagens ferroviárias em nível e à construção e revitalização de passagens ferroviárias em desnível com vias públicas, ciclovias e passagens de pedestres.” (NR)

**Art. 66.** Os arts. 23 e 24, da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 23.** A relação descritiva das ferrovias que integram o Subsistema Ferroviário Federal será atualizada, anualmente, por Ato do Poder Executivo.

§ 1º Órgão ou entidade competente atualizará na internet a relação de que trata o *caput* em formato tabular e geográfico.

§ 2º As informações geoespaciais de que trata o § 1º conterão, no mínimo, as indicações de bitola, designação e numeração, titularidade, operador, e capacidade.” (NR)

“**Art. 24.** Fica a União autorizada a desativar ou erradicar trechos ferroviários de tráfego inexpressivo, não passíveis de arrendamento, concessão ou alienação.

§ 1º Decorridos cinco anos da decretação da desativação, a faixa de domínio do trecho desativado poderá ser erradicada e convertida em parque público linear, ciclovias ou calçadões ou aberto à via pública.

§ 2º Decretada a erradicação, a União alienará os bens imóveis resultantes.” (NR).



SF/18456.74190-97



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

28

**Art. 67.** A Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“**Art. 23-A** As ferrovias nacionais classificam-se quanto a:

- I – bitola;
- II – orientação geográfica;
- III – designação e numeração;
- IV – titularidade:
  - a) pública;
  - b) privada;
- V – competência:
  - a) federal;
  - b) estadual;
  - c) distrital;
  - d) municipal.”



**Art. 68.** O CONIT ao regulamentar esta Lei detalhará:

I – os direitos e deveres da administração ferroviária, dos embarcadores e dos passageiros;

II – as atribuições e os procedimentos de segurança; e

III – as multas e as demais sanções administrativas para os infratores de suas disposições, com previsão de recursos para cada caso.

**Art. 69.** Esta Lei entra em vigor noventa dias após a sua publicação oficial.

## JUSTIFICAÇÃO

A história ferroviária do Brasil é marcada por diversas oportunidades perdidas. Em virtude disso, conquanto a economia brasileira figure em 7º lugar no *ranking* global, nossa infraestrutura ferroviária,



segundo o Fórum Econômico Mundial, ocupa a modesta 88ª posição entre 137 países analisados.

Segundo dados do Governo Federal, as ferrovias brasileiras transportam somente 15% das cargas em termos de tonelagem por quilometro útil, a mesma proporção de meados da década de 1990. Em extensão de trilhos ativos, retrocedemos aos níveis de 1911, apesar de todos os avanços em produtividade e segurança possibilitados pelas concessões ferroviárias.

No mercado urbano de passageiros, a participação modal ferroviária ainda é bastante reduzida. Nossas grandes cidades sofrem com a insuficiência dos sistemas ferroviários e metroviários. A grande maioria de nossas metrópoles está acometida de engarrafamentos que poderiam ser fortemente reduzidos pela extensão da rede de trilhos.

No mercado interurbano, por sua vez, o Brasil é caracterizado por profunda dependência do modo rodoviário e, conseqüentemente, de suas externalidades negativas, tanto sociais como ambientais.

Parte significativa deste atraso está na grande dependência de investimentos públicos para desenvolvimento do setor, mesmo na hipótese de outorga por concessão. O fato é que no Brasil dispomos de 8.534 km de ferrovias abandonadas, 51.530 km de ferrovias planejadas e pouco mais de 10.000 km de ferrovias ativas, em plena operação.

Um modelo possível é manter a presença estatal nos segmentos onde ele seja realmente necessário, por razões de cunho social – seja explorando diretamente ou mediante concessão –, e, ao mesmo tempo, atrair investimentos privados para construção da infraestrutura em regime de competição onde haja interesse do mercado.

Essa foi a solução adotada, por exemplo, nos EUA, onde, somente no mercado de transporte de cargas, 574 empresas ferroviárias atuam em regime de cooperação na exploração privada de 222.987 km de linhas ativas, com receitas anuais de US\$ 71,6 bilhões. Lá o governo atua primordialmente no mercado de passageiros.

O Projeto de Lei do Senado (PLS) que ora apresentamos procura incorporar as melhores práticas disponíveis no cenário internacional



SF/18456.74190-97



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

30

e as introduz, com as adaptações necessárias, no arcabouço normativo brasileiro. Não estamos, por assim dizer, reinventando a roda; apenas aproveitamos o que há de mais bem-sucedido, seja na legislação nacional em outras áreas de infraestrutura, seja na experiência ferroviária de outros países que conseguem atrair investimentos privados para o setor.

Para favorecer essa realidade no Brasil, adaptamos dispositivos já presentes no arcabouço jurídico brasileiro, a exemplo da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, que introduziu os serviços de telecomunicações em regime privado – o que levou à expansão e barateamento da telefonia móvel; da Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998, que disciplina o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS); da Lei nº 12.815, de 5 de julho de 2013, que instituiu a figura da autorização do Terminal de Uso Privado.

Também pretendemos trazer para o nível legal disposições presentes no Regulamento dos Transportes Ferroviários, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996. Isso possibilitará maior segurança jurídica aos investidores.

Este PLS apenas abre novas possibilidades, sem prejudicar atuais concessionários. Nos termos fixados, o particular poderá ser autorizado pelo Poder Público a construir e operar sua própria ferrovia, sem retirar a primazia do Estado para investir onde for oportuno e conveniente; seja diretamente, seja mediante concessões.

No âmbito dos trens de passageiros, por exemplo, prolifera o mito de que eles são sempre antieconômicos, necessitando ser subsidiados por pesadas contribuições estatais. No entanto, a realidade pode ser diferente: a experiência japonesa e a norte-americana mostram que a exploração imobiliária do entorno das estações permite o florescimento de serviços de transporte de passageiros integralmente privados.

Os instrumentos urbanísticos previstos no projeto, por sua vez, viabilizam a implantação de novas linhas. Um deles é o reparcelamento (*land readjustment*), por meio do qual imóveis antigos são substituídos por novos, mais adequados ao empreendimento ferroviário. É a solução adotada em diversos países asiáticos, a exemplo do Japão.

Vivemos, atualmente, situação histórica semelhante à dos EUA em 1980, quando aquele país não dispunha de um marco regulatório



SF/18456.74190-97



favorável a novos investimentos privados na rede ferroviária. A crise nesta rede foi superada pelo *Staggers Rail Act*, no qual também nos inspiramos para elaborar a presente proposição. Aquela lei, ao permitir a flexibilização da regulação, foi responsável pelo incremento considerável da produtividade e do volume das cargas ferroviárias transportadas, concomitantemente com a redução das tarifas.

No caso brasileiro, propomos a possibilidade de o investidor privado explorar a ferrovia como atividade econômica mediante autorização do Poder Público em conformidade com o parágrafo único do art. 170 e com o art. 21, XII, “d”, ambos da Constituição Federal.

No regime de direito privado, a empresa exploradora da ferrovia terá liberdade para a proposição de seu traçado, preços, níveis de serviço, bem como suas especificações, de forma coordenada e colaborativa, em conjunto com os demais membros da entidade de autorregulação técnica: representantes dos passageiros, dos embarcadores e da indústria de insumos ferroviários.

Em tal regime, o Estado atuará primordialmente como supervisor e instância recursal da entidade de autorregulação, com o objetivo de garantir os direitos dos usuários e coibir práticas anticoncorrenciais. A regulação por parte da Administração, dedicar-se-á à uniformização e à padronização de sistemas a fim de maximizar os efeitos escala, densidade e escopo da rede, além da segurança do transporte.

No modelo proposto, ganha protagonismo a colaboração mútua entre os proprietários de imóveis lindeiros às novas ferrovias. Eles serão, afinal, os maiores interessados na valorização imobiliária decorrente do empreendimento, bem como no aumento do fluxo de cargas e passageiros.

Incorporamos à legislação mecanismos que permitirão maior integração e parcerias entre o poder público municipal e as administrações ferroviárias, a fim de mitigar e suprimir tanto os conflitos causados pelos cruzamentos em nível, quanto a carência de fontes de financiamento.

Por fim, cabe reiterar que o projeto não interfere nas ferrovias de titularidade pública outorgadas mediante concessão. Criamos, sim, nova ordem de ferrovias de titularidade privada e utilidade pública, mediante contratos de autorização de atividade econômica.



SF/18456.74190-97



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

32

Assim, confiantes de que a proposição que ora submetemos à apreciação dos Nobres Pares tende a revitalizar e, principalmente, a ampliar a infraestrutura ferroviária nacional, contamos com a colaboração dos membros do Senado Federal para sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador **JOSÉ SERRA**  
**PSDB-SP**



## LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - 1988/88  
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>
- Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de Junho de 1941 - Lei da Desapropriação por Utilidade Pública; Lei de Desapropriação - 3365/41  
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto.lei:1941;3365>
- Decreto nº 2.681, de 7 de Dezembro de 1912 - 2681/12  
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:1912;2681>
- Decreto nº 1.832, de 4 de Março de 1996 - DEC-1832-1996-03-04 - 1832/96  
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:1996;1832>
- 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  
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1995;8987>
- Lei nº 9.472, de 16 de Julho de 1997 - Lei Geral de Telecomunicações - 9472/97  
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9472>
- Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro - 9503/97  
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9503>
  - artigo 320
- Lei nº 9.648, de 27 de Maio de 1998 - LEI-9648-1998-05-27 - 9648/98  
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1998;9648>
- Lei nº 10.233, de 5 de Junho de 2001 - Lei de Reestruturação dos Transportes Aquaviário e Terrestre - 10233/01  
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2001;10233>
  - artigo 13
  - artigo 14
- Lei nº 11.079, de 30 de Dezembro de 2004 - LEI DE PARCERIA PUBLICO-PRIVADA / LEI DE PPP - 11079/04  
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2004;11079>
- Lei nº 12.379, de 6 de Janeiro de 2011 - LEI-12379-2011-01-06 - 12379/11  
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2011;12379>
  - artigo 23
  - artigo 24
- Lei nº 12.815, de 5 de Junho de 2013 - Lei dos Portos (2013) - 12815/13  
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2013;12815>



## SENADO FEDERAL

### PARECER (SF) Nº 129, DE 2018

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018, do Senador José Serra, que Dispõe sobre a exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada; autoriza a autorregulação ferroviária; disciplina o trânsito e o transporte ferroviário; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 12.379, de 6 de janeiro de 2011; e dá outras providências.

**PRESIDENTE:** Senador Tasso Jereissati

**RELATOR:** Senadora Lúcia Vânia

11 de Dezembro de 2018



**PARECER Nº           , DE 2018**

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018, do Senador José Serra, que *dispõe sobre a exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada; autoriza a autorregulação ferroviária; disciplina o trânsito e o transporte ferroviário; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 12.379, de 6 de janeiro de 2011; e dá outras providências.*



RELATORA: Senadora **LÚCIA VÂNIA**

**I – RELATÓRIO**

A Comissão de Assuntos Econômicos passa a analisar o Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018, de autoria do Senador José Serra, que pretende, mediante autorização do Poder Público, pactuada em contrato, permitir aos agentes econômicos a construção e a operação de suas próprias ferrovias, em regime de direito privado, como atividade econômica.

O texto em análise contém 69 artigos, divididos em oito capítulos.

O Capítulo I trata das *Disposições Preliminares*, e contém quatro artigos, sendo que o primeiro deles indica o objeto da lei, que, além da exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada, disciplina também as atividades das administrações ferroviárias privadas, a autorregulação ferroviária e a

segurança do trânsito e do transporte ferroviários. Nos artigos seguintes está consignado o âmbito de aplicação da lei.

O Capítulo II, com dois artigos, estabelece *Definições e Competências*, traz as definições de administração ferroviária, serviços de transporte ferroviário, integração vertical, segregação geográfica e parcelamento. Além disso, estabelece as competências da União para fiscalizar e regular o novo modelo e para arbitrar conflitos.

O Capítulo III, com dois artigos, dispõe sobre os *Princípios e Diretrizes*. Estipula que as atividades relacionadas ao novo modelo regulatório devem seguir os princípios constitucionais da ordem econômica, bem como impõe as diretrizes a serem seguidas no transporte ferroviário privado.

O Capítulo IV, que é a parte nuclear do projeto, denomina-se *Ferrovias Privadas em Regime de Direito Privado*, e está dividido em nove seções.

A Seção I, *Obtenção*, contém os arts. 9º a 15. O art. 9º determina que a exploração das ferrovias construídas ou adquiridas pela iniciativa privada, em regime de direito privado, será realizada mediante autorização precedida de chamada ou anúncio públicos. O art. 10 determina que os interessados em explorar tais ferrovias deverão requerer autorização junto ao órgão ou à entidade competente, na forma do regulamento. Os arts. 12, 13 e 14, por sua vez, estabelecem regras e parâmetros para o processo de chamada ou anúncio públicos, e para seleção das ferrovias a serem autorizadas, enquanto o art. 15 relaciona as cláusulas essenciais do contrato de adesão a ser firmado entre as partes.



A Seção II, *Operação*, tem três artigos. O art. 16 estipula o regime de operação da autorizatária que deve ser de liberdade tarifária. O art. 17 indica que o uso da linha férrea por outras administrações ferroviárias distintas da autorizatária depende apenas de acordos voluntários entre as partes envolvidas. O art. 18 trata da desativação ou erradicação de ramais ferroviários privados.

A Seção III, *Extinção*, determina que as autorizações não têm vigência predefinida, sendo extintas somente por cassação, caducidade, decaimento, renúncia, anulação ou falência. Os arts. 20 a 24 detalham e especificam essas hipóteses.

A Seção IV, *Requisitos Prévios*, com dois artigos, indica os atos precedentes necessários à aprovação da autorização da ferrovia privada.

A Seção V, *Operações Ordinárias*, composta pelos arts. 28 a 34, trata das operações de licenciamento de trens e compartilhamento da infraestrutura das ferrovias privadas. O art. 28 estipula que a operação do transporte ferroviário de passageiros ou de cargas independe de novas outorgas do Poder Público. O art. 29 impõe a necessidade de expressa autorização do órgão ou da entidade federal competente, observados critérios objetivos de segurança, para a abertura ao tráfego de qualquer trecho ferroviário privado. O art. 30 estabelece que as regras para o compartilhamento da infraestrutura entre as administrações ferroviárias intervenientes serão fixadas em contrato, observadas as disposições legais, e que somente em caso de frustração de conciliação a União arbitraré o conflito. O art. 31 permite a contratação dos serviços de transporte com terceiros, não podendo a administração ferroviária eximir-se das responsabilidades decorrentes desse serviço. O art. 32 veda o transporte não



remunerado, salvo se houver disposição legal em contrário. O parágrafo único do artigo impõe que o ente que criar a obrigação de transporte não remunerado deverá efetuar o pagamento da tarifa com recursos orçamentários próprios. O art. 33 trata das regras para atendimento a reclamações. Finalmente, o art. 34 permite a cobrança pelas operações acessórias à realização do transporte e seu parágrafo único trata da divulgação de tabela contendo o preço desses serviços.

A Seção VI que trata das *Operações Extraordinárias*, contém apenas um artigo que estabelece as situações em que a União poderá assumir temporariamente o serviço ferroviário, bem como as condições para tal.

A Seção VII traz seis artigos que disciplinam Operações de Transporte. O art. 36 conceitua tarifa de transporte de cargas; o art. 44 proíbe a discriminação de nível de serviço injustificada. Já o art. 38 remete ao Código Civil e ao Decreto nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912, para estabelecer a responsabilidade da administração ferroviária. O art. 39 estipula a responsabilidade por indenização em caso de tráfego mútuo; o art. 40 veda a comercialização de produtos não licenciados no interior dos trens e estações; e o art. 41 concede isenção de pagamento de preço ou tarifa ao menor de dois anos que não ocupe assento.

A Seção VIII trata das Operações Logísticas e dispõe em seu art. 42 que as atividades intermodais ou multimodais de transporte em instalações vinculadas e fisicamente conectadas às linhas férreas independem de novo ato administrativo que as autorize. O parágrafo único impõe que essas atividades sejam realizadas por meio de sociedades de propósito específico subordinadas às administrações ferroviárias.

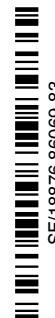


A Seção IX cuida das Operações Urbanísticas vinculadas à exploração ferroviária, trazendo, em seus quatro artigos, as regras para viabilizar o uso e ocupação do solo do entorno das linhas férreas e das estações ferroviárias. O último artigo desta seção, o art. 46, altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, para incluir os autorizatários entre os entes aptos a promover desapropriação.

O Capítulo V, composto de duas seções, cria, na primeira, a possibilidade de autorregulação das administrações ferroviárias e, na segunda, disciplina a supervisão da autorregulação. A Seção I consigna que a autorregulação se dará por meio de uma entidade privada autorizada a ser criada pelas partes interessadas, impõe as regras para sua composição, além de estipular que a ANTT assumiria todas as funções regulatórias enquanto não criada tal entidade. A Seção II trata da supervisão da autorregulação ferroviária, que competirá à ANTT, e estabelece suas atividades, nos termos do art. 50.

O Capítulo VI, também composto de duas seções, trata do segurança e proteção (*safety*) e da segurança e vigilância (*security*) do Trânsito e do Transporte Ferroviário de forma geral, ou seja, tanto daquele prestado atualmente por serviço público, quanto daquele futuramente prestado como atividade econômica.

A Seção I, que contém os arts. 51 a 58, intitulada *Segurança e Proteção do Trânsito*, traz disposições atualmente presentes no Regulamento dos Transportes Ferroviários, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996, atualizando-as a fim de dar maior efetividade às ações de prevenção de acidentes e ao socorro de eventuais vítimas de acidentes.



A Seção II, com três artigos, indica as regras de Segurança e Vigilância do Transporte, estabelecendo, em seus três artigos, as ações de prevenção e de respostas a ações criminosas contra o transporte ferroviário.

O Capítulo VII, denominado *Financiamento* tem dois artigos que especificam os preços e tarifas a serem pagos à administração ferroviária pelo uso de suas áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços.

O oitavo e último Capítulo traz as disposições transitórias e finais. O art. 64 altera os arts. 13 e 14 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, com o objetivo de harmonizar as formas de outorgas previstas na legislação atual com o conteúdo da nova Lei.

O art. 65 altera o art 320 do CTB (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997) para destinar percentual arrecadado com multas de trânsito para a promoção da segurança e para a construção e revitalização de passagens ferroviárias.

O art. 66 altera os arts. 23 e 24, da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação para determinar a atualização anual do rol das ferrovias federais, bem como para dispor sobre as regras para a desativação ou erradicação de trechos de “tráfego inexpressivo”.

O art. 67, que altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, institui sistema de classificação das ferrovias a fim de contemplar a ferrovia de titularidade privada e de competência da União, Estados, Distrito Federal e Municípios.



O art. 68 delega ao Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes (CONIT) a competência para detalhar, em regulamento, os direitos e deveres da administração ferroviária, dos embarcadores e dos passageiros; as atribuições e os procedimentos de segurança; e as multas e as demais sanções administrativas para os infratores de suas disposições, com previsão de recursos para cada caso.

O art. 69 contém cláusula de vigência de noventa dias após a publicação oficial da lei.

Em sua justificativa o autor informa que o projeto “procura incorporar as melhores práticas disponíveis no cenário internacional e as introduz, com as adaptações necessárias, no arcabouço normativo brasileiro”, disponibilizando um modelo que possibilita atrair investimentos privados para construção da infraestrutura em regime de competição onde haja interesse do mercado. Além disso, são criados instrumentos urbanísticos para a implantação de novas linhas e, para dar maior segurança jurídica aos investidores, são trazidas para o nível legal as disposições presentes no Regulamento dos Transportes Ferroviários, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996.

Recebida pelo Plenário desta Casa em 28 de junho de 2018, a matéria foi encaminhada a esta Comissão de Assuntos Econômicos; à Comissão de Serviços de Infraestrutura; e à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, cabendo a esta última a decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas.

## **II – ANÁLISE**

Cabe à CAE a análise de mérito da matéria.



Em linhas gerais, a proposição inova o ordenamento jurídico ao criar a possibilidade de exploração de ferrovias em regime de direito privado, aproveitando e adaptando precedentes da legislação federal de telecomunicações, portuária e de energia, conforme será pormenorizado mais adiante.

Pretende-se fomentar, com isso, nova ordem de exploração ferroviária como atividade econômica, em conformidade com os dispositivos constitucionais e mediante autorização do poder público.

O PLS nº 261, de 2018, vem em momento oportuno, pois é preciso reconhecer que a exploração ferroviária no Brasil está aquém de seu potencial, em grande medida, em razão de elevadas barreiras jurídicas à entrada e à saída do mercado, que inviabilizam o desenvolvimento pleno da atividade em proporção ao tamanho e à complexidade da economia brasileira.

Em nosso entender, parte significativa dessa estagnação deve-se ao fato de a regulação brasileira tratar a ferrovia exclusivamente como serviço público, descartando a possibilidade de exploração ferroviária como atividade econômica.

Ausentes os incentivos regulatórios e econômicos apropriados, o mercado ferroviário não evolui satisfatoriamente. Essa condição, entretanto, pode ser alterada por iniciativa parlamentar, sem a necessidade de Projeto de Emenda Constitucional. É justamente este o propósito do PLS nº 261, de 2018.

Para corrigir o fenômeno da estagnação de investimentos, o PLS nº 261, de 2018, cria a hipótese de o investidor privado explorar novos



serviços de transporte ferroviário como atividade econômica, mediante autorização do poder público, de maneira que não precise entregar ao Estado os novos ativos que criar ao termo do contrato. Além disso, a proposição autoriza o investidor privado escolher o traçado, adotar as características técnicas, e cobrar os preços que considerar adequados ao negócio que pretende implementar e desenvolver.

Diferentemente do caso das concessões, os ativos do autorizatário não se caracterizam como bens reversíveis que devam ser entregues ao poder público após determinado período. Com isso, o empreendedor poderá praticar tarifas mais baixas, posto que não terá prazo fixado pelo Estado para amortizar seus investimentos.

Também deixam de ser necessários os complexos procedimentos de encerramento da concessão, que em geral resultam em disputas judiciais ou pressão dos incumbentes pela prorrogação dos contratos originais.

Elimina-se, ademais, todo o debate em torno do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, que frequentemente produz passivos contingentes a serem suportados pelo orçamento público no futuro.

O investidor privado, de acordo com o modelo desenhado na proposição, tem a garantia de que, se continuar executando o serviço ferroviário com segurança, não terá que abrir mão de seus ativos para o Estado.

Em nosso entender, o projeto dá oportunidade para o investidor privado empreender sem as amarras dos contratos de concessão, como,



inclusive, já ocorre nos mercados portuário, aéreo, de óleo e gás, e de telecomunicações.

Além do investimento direto das firmas privadas, a introdução do novo paradigma é promissora, porque criará fonte de receitas estatais por meio de tributação de atividades que atualmente inexistem no mercado brasileiro. À guisa de exemplo, o mercado ferroviário americano, que em termos de extensão ferroviária é dez vezes maior que o brasileiro, arrecada anualmente cerca de US\$ 33 bilhões em tributos.

O desenvolvimento de novos empreendimentos ferroviários financiados pela iniciativa privada por meio dos mecanismos de *Project Finance* idealizados no PLS nº 261, de 2018, terá o duplo condão de ajudar a reequilibrar o resultado fiscal e de aquecer a economia, forçando a criação de ciclo virtuoso de desenvolvimento.

A proposição, por meio de instrumentos urbanísticos já conhecidos internacionalmente, mas pouco empregados no Brasil, como o parcelamento do solo, viabiliza o pleno aproveitamento do entorno das linhas férreas e a captura da valorização por elas gerada, criando meios de autofinanciar os empreendimentos sem a necessidade de significativos aportes financeiros na aquisição de imóveis. Naturalmente, tais operações terão que observar projeto urbanístico e modelo institucional aprovados pelo município e coerentes com seu plano diretor.

A lógica adotada é que a valorização imobiliária provocada pelo empreendimento ferroviário contribua para financiar a própria implantação e conservação dessa infraestrutura. Essa engenharia financeira maximiza a função social do imóvel e a criação de valor para a terra, distribuindo equitativamente a riqueza.



A fim de evitar o comportamento abusivo do proprietário de imóvel necessário ao empreendimento, o PLS prevê a hipótese de desapropriação promovida pela própria administração ferroviária, nos termos do Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, que também está sendo alterado.

A promoção de desapropriações por permissionários, autorizatários e arrendatários, fora incorporada ao Decreto-Lei nº 3.365, de 1941, pela Medida Provisória nº 700, de 2015, mas deixou de vigorar por força da não votação desta pelo Congresso Nacional no prazo constitucional. Apesar disso, a MPV foi amplamente discutida na Comissão Mista instituída para sua apreciação, razão pela qual a proposição retoma parte de seu texto original.

Embora os autorizatários não prestem serviço público, as atividades econômicas por eles exploradas são de interesse público. Nesse sentido, a autorização de ferrovias privadas será precedida de procedimento administrativo destinado a verificar sua conveniência para o poder público e a assegurar sua inserção harmoniosa no Subsistema Ferroviário Federal do Sistema Nacional de Viação, de que trata a Lei nº 12.379, de 2011.

Trata-se, portanto, de uma infraestrutura privada, mas de utilidade pública, a exemplo dos terminais portuários de uso privado e dos oleodutos e gasodutos objeto, respectivamente, das Lei nº 12.815, de 2013 (Lei dos Portos) e nº 9.478, de 1997 (Política Energética Nacional).

Caracterizado o interesse público, a possibilidade de desapropriação dos imóveis necessários ao empreendimento pelo autorizatário mostra-se indispensável, pois, do contrário, um único



proprietário de terreno sobre o qual deva passar a ferrovia poderia inviabilizar sua construção, prejudicando assim o desenvolvimento nacional.

A exemplo do que se dá no caso dos concessionários, caberá ao poder público editar o decreto de utilidade pública, indicando os imóveis necessários ao empreendimento. O contrato de adesão que formalizará a autorização, por sua vez, atribuirá ao autorizatário a prerrogativa de promover as desapropriações por sua conta e risco, eliminando, assim, qualquer risco para o Erário.

A proposição também autoriza mecanismos de autorregulação, de maneira a permitir que o mercado, por meio de entidade criada para esse fim, com a participação dos usuários, possa gerir e coordenar o trânsito de pessoas e mercadorias por linhas de diferentes empresas, sem a necessidade de uma intervenção futura mais onerosa do Estado.

Essa solução inspira-se no atual modelo de autorregulação da operação do sistema elétrico brasileiro administrado pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) e pelo modelo de menor regulação americano, que tem resultados bastante satisfatórios no sistema de transporte de carga daquele país.

Do nosso ponto de vista, a autorização de investimentos em ativos próprios por novas empresas ferroviárias será capaz de ampliar o investimento privado no Brasil. A tendência é que, com a aprovação desta proposição, o Brasil possa experimentar o mesmo efeito ocorrido nos EUA, com a aprovação do *Staggers Rail Act* de 1980, que salvou o mercado ferroviário americano da falência ao proporcionar a redução do preço do frete ferroviário americano em cerca de 50% e incrementar o volume da carga transportada e a produtividade em 100% e 150%, respectivamente.



Ao abrir a possibilidade de investimento por interesse eminentemente privado espera-se diminuir o “Custo Brasil”, aumentar a produtividade do mercado interno, desonerar o Estado, bem como aumentar a competitividade dos territórios que aplicarem o modelo.

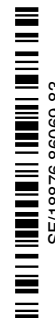
Entretanto, com o objetivo de evitar inseguranças jurídicas, recomendamos a adoção de algumas emendas de mérito e de redação a fim de darmos mais clareza ao texto.

Inicialmente, consideramos que a reserva contida no art. 27 para formação do capital social do requerente da autorização, pode dificultar a entrada no mercado de novos *players*, diminuindo a sua contestabilidade, além de aumentar a burocracia, o que é indesejável. Sendo assim, propomos sua exclusão do corpo do PLS.

Observamos que a autorização de tráfego contida na redação do art. 29 dá margem a se confundir com a autorização senso estrito do art. 28 que permite a exploração privada, razão pela qual propomos uma emenda que torna o texto mais claro, substituindo “expressa autorização” por “aprovação”.

Além disso, notamos que, a redação do inciso I do § 1º do art. 48 pode permitir a interpretação equivocada de que todas as administrações ferroviárias nacionais devam obrigatoriamente participar de qualquer entidade autorregulatória a ser criada - o que seria inconstitucional -, pois ninguém pode ser compelido a associar-se ou a permanecer associado.

Considerando que também é possível a criação de entidades autorregulatórias regionais ou locais, e não apenas uma única entidade nacional, somente faz sentido exigir a participação de representantes das



concessionárias ou das autorizatórias filiados à respectiva entidade. Ainda mais porque a nova norma poderá ser aplicada pelos Estados-federados e municípios que poderão ter malhas segregadas da malha nacional. Por esses motivos, propomos emenda ao referido dispositivo.

Quanto à técnica legislativa, a fim de se aperfeiçoar a clareza, a precisão e a ordem lógica, merecem reparos o inciso VII do art. 8º, o *caput* do art. 42 e o § 1º do art. 44.

Por fim, o art. 25 deve ser excluído por repetir o conteúdo de outro dispositivo.

### III – VOTO

Em razão do exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018, com as emendas abaixo relacionadas.

#### EMENDA Nº 1 - CAE

Substitua-se no art. 29 do PLS nº 261, de 2018, a expressão “expressa autorização” por “aprovação”.

#### EMENDA Nº 2 - CAE

Dê-se nova redação ao inciso I do § 1º do art. 48 do PLS nº 261, de 2018:

“Art. 48 .....

.....  
§ 1º .....

I – 60% (sessenta por cento) de representantes oriundos dos concessionários ferroviários e autorizatórias ferroviárias filiados à entidade proporcionalmente a sua participação na extensão da malha ferroviária em operação

.....”



**EMENDA Nº 3 - CAE**

Dê-se nova redação ao inciso VIII do art. 8º do PLS nº 261, de 2018:

“Art. 8º .....

VIII – estímulo à concorrência intermodal e intramodal como inibidor de abusos da condição de monopolista natural.”

.....”

**EMENDA Nº 4 - CAE**

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 42 do PLS nº 261, de 2018:

“Art. 42. A atuação das administrações ferroviárias em atividades intermodais ou multimodais de transporte em instalações vinculadas e fisicamente conectadas às suas linhas férreas não dependerá de nova concessão, permissão, ou autorização do poder público

.....”

**EMENDA Nº 5 - CAE**

Exclua-se do § 1º do art. 44 do PLS nº 261, de 2018, o vocábulo “constituída”.

**EMENDA Nº 6 - CAE**

Exclua-se o art. 25 do PLS nº 261, de 2018, renumerando-se os demais artigos.

**EMENDA Nº 7 - CAE**

Exclua-se o art. 27 do PLS nº 261, de 2018, renumerando-se os demais artigos.

Sala da Comissão,



, Presidente

, Relatora





**Relatório de Registro de Presença**  
**CAE, 11/12/2018 às 10h - 43ª, Ordinária**  
 Comissão de Assuntos Econômicos

MDB			
TITULARES		SUPLENTE	
RAIMUNDO LIRA	PRESENTE	1. EDUARDO BRAGA	PRESENTE
ROBERTO REQUIÃO		2. ROMERO JUCÁ	PRESENTE
GARIBALDI ALVES FILHO	PRESENTE	3. ELMANO FÉRRER	
ROSE DE FREITAS		4. WALDEMIR MOKA	PRESENTE
SIMONE TEBET	PRESENTE	5. AIRTON SANDOVAL	PRESENTE
VALDIR RAUPP	PRESENTE	6. DÁRIO BERGER	
FERNANDO BEZERRA COELHO			

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PDT, PT)			
TITULARES		SUPLENTE	
GLEISI HOFFMANN		1. GUARACY SILVEIRA	
HUMBERTO COSTA		2. FÁTIMA BEZERRA	PRESENTE
JORGE VIANA		3. PAULO PAIM	PRESENTE
JOSÉ PIMENTEL	PRESENTE	4. REGINA SOUSA	PRESENTE
LINDBERGH FARIAS		5. PAULO ROCHA	PRESENTE
ACIR GURGACZ		6. RANDOLFE RODRIGUES	PRESENTE

Bloco Social Democrata (PSDB, DEM)			
TITULARES		SUPLENTE	
TASSO JEREISSATI	PRESENTE	1. ATAÍDES OLIVEIRA	
ROBERTO ROCHA	PRESENTE	2. DALIRIO BEBER	
JOSÉ SERRA	PRESENTE	3. FLEXA RIBEIRO	PRESENTE
RONALDO CAIADO		4. DAVI ALCOLUMBRE	
JOSÉ AGRIPINO		5. MARIA DO CARMO ALVES	PRESENTE

Bloco Parlamentar Democracia Progressista (PP, PSD)			
TITULARES		SUPLENTE	
OTTO ALENCAR	PRESENTE	1. SÉRGIO PETECÃO	PRESENTE
OMAR AZIZ		2. JOSÉ MEDEIROS	
CIRO NOGUEIRA		3. BENEDITO DE LIRA	

Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania (PPS, PSB, PCdoB, PV, REDE, PODE)			
TITULARES		SUPLENTE	
LÚCIA VÂNIA	PRESENTE	1. VAGO	
LÍDICE DA MATA		2. CRISTOVAM BUARQUE	PRESENTE
VANESSA GRAZZIOTIN	PRESENTE	3. VAGO	

Bloco Moderador (PTB, PRB, PR, PTC)			
TITULARES		SUPLENTE	
WELLINGTON FAGUNDES	PRESENTE	1. PEDRO CHAVES	PRESENTE
ARMANDO MONTEIRO	PRESENTE	2. CÁSSIO CUNHA LIMA	
VICENTINHO ALVES	PRESENTE	3. CIDINHO SANTOS	

**DECISÃO DA COMISSÃO****(PLS 261/2018)**

A COMISSÃO APROVA O RELATÓRIO, QUE PASSA A CONSTITUIR O PARECER DA CAE, FAVORÁVEL AO PROJETO, COM AS EMENDAS NºS 1 A 7 - CAE.

11 de Dezembro de 2018

Senador TASSO JEREISSATI

Presidente da Comissão de Assuntos Econômicos

2



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Lasier Martins

## PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre as emendas apresentadas em turno suplementar ao substitutivo ao Projeto de Lei do Senado nº 702, de 2015, do Senador Flexa Ribeiro, que *altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para determinar a segregação das rodovias federais em relação às vias locais urbanas.*



SF/19533.74593-27

RELATOR: Senador **LASIER MARTINS**

### I – RELATÓRIO

Volta ao exame desta Comissão, em turno suplementar, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 702, de 2015, de autoria do Senador Flexa Ribeiro.

Após a aprovação, por esta Comissão, de substitutivo integral (Emenda nº 1 – CI) ao projeto em análise, foram-lhe oferecidas a Emenda nº 2 – S de autoria do Senador Valdir Raupp e as Emendas nºs 3 – S e 4 – S, ambas de autoria do Senador Pedro Chaves.

A Emenda nº 1 – CI (Substitutivo) destinou-se a, além do propósito original do projeto, priorizar os contornos, anéis, arcos viários, rodovias perimetrais ou variantes em detrimento das travessias urbanas, como forma de segregar o trânsito local do rodoviário e, além disso, determinar como requisito urbanístico para aprovação de novos loteamentos a não conexão direta das vias locais com rodovias e vias de trânsito rápido.

A Emenda nº 2 – S, de autoria do Senador Valdir Raupp, destina-se a alterar a redação proposta para o novo inciso V do art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que trata dos requisitos urbanísticos para



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Lasier Martins

aprovação de loteamentos, para que o tráfego entre vias locais, em loteamentos, e as vias de trânsito rápido ou rodovias seja feito necessariamente através de vias coletoras.

Na justificção, o Senador Valdir Raupp destaca o propósito de evitar o risco de insegurança jurídica, por considerar a redação da Emenda nº 1 – CI demasiado vaga para aplicação segura pelas autoridades municipais de planejamento urbano.

A Emenda nº 3 – S, de autoria do Senador Pedro Chaves, destina-se a alterar a redação proposta para o novo art. 19-A da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro, de 2011, para vincular a segregação de que trata o PLS a estudos, técnicos e econômicos, articulados com o poder público municipal e estadual, atrelados a processos de licenciamento ambiental.

A Emenda nº 4 – S, também de autoria do Senador Pedro Chaves, destina-se a alterar a redação proposta para o novo inciso V do art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, para restringir apenas a conexão direta das rodovias **federais** com o tráfego das vias locais, em loteamentos, excluindo do âmbito do projeto as rodovias estaduais, municipais e mesmo as vias de trânsito rápido da abrangência da competência municipal.

Na Justificção, argumenta o nobre Senador Pedro Chaves que o Governo já vem adotando soluções, caso a caso, que evitam as travessias urbanas, inclusive em rodovias já existentes, e que a fixação de um cronograma não seria oportuna, bem como considera que o projeto deve restringir-se tão somente às rodovias federais.

A matéria tramitará apenas nesta Comissão, em turno suplementar, onde deverá obter decisão terminativa.

## II – ANÁLISE

Nos termos dos art. 282 e 283 do Regimento Interno do Senado Federal, sempre que for aprovado substitutivo integral a projeto de lei em turno único, será ele submetido a turno suplementar quando poderão ser oferecidas emendas nas comissões competentes, por ocasião da discussão da matéria, vedada a apresentação de novo substitutivo integral.





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Lasier Martins

Não observamos na Emenda nº 2 quaisquer vícios de ordem constitucional, pois, assim como no caso da proposição original, compete privativamente à União, nos termos do art. 22, IX e XI, da Carta Magna, legislar, respectivamente, sobre diretrizes da política nacional de transportes, e sobre trânsito e transporte, não estando a matéria dentre as de iniciativa privativa do Presidente da República, nos termos do art. 61, § 1º, da Constituição Federal. Também em relação à juridicidade, não observamos quaisquer reparos a serem feitos.

No mérito, a Emenda nº 2 afasta a dúvida que poderia haver na administração municipal quanto a que tipo de via poderia conectar o loteamento urbano às vias de trânsito rápido e rodovias, se vias arteriais e também coletoras ou apenas estas. Contudo, entendemos oportuno corrigir a redação, apenas para substituir o termo “vias de tráfego rápido” por “vias de trânsito rápido” em harmonia com a redação do Código de Trânsito Brasileiro e em obediência à lógica expressa no art. 11 da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que trata da redação das leis.

Em razão de termos acatado a Emenda nº 2 é que rejeitamos a Emenda nº 4. Destacamos além disso, que não seria possível, nem lógico, restringir a competência municipal de evitar conexões perigosas entre vias locais e rodovias somente se a rodovia em questão for federal.

No mérito, em razão de aspectos técnicos de similaridade entre vias de trânsito rápido e rodovias, notadamente, quanto à velocidade de máxima de circulação dos veículos, é que também não existe razão em excluir da competência municipal as vias de trânsito rápido. Aliás, à luz dos conceitos e definições do CTB, as vias de trânsito rápido não devem possuir acesso direto aos lotes lindeiros, enquanto as vias arteriais podem ter acesso direto a esses lotes. Assim, também a fim de afastarmos dúvidas quanto à competência municipal rejeitamos a Emenda nº 4.

Quanto a Emenda nº 3, não duvidamos que o governo esteja inserindo nos programas de exploração das concessões rodoviárias soluções de segregação para o tráfego local. Ocorre, no entanto, que por essa perspectiva, intervenções de melhoria estariam sendo realizadas em somente dez mil quilômetros dos cerca de sessenta mil quilômetros de rodovias federais. A grande maioria das rodovias federais não está sob gestão privada, nem estará em futuro imediato. Assim, consideramos necessário manter a obrigação do





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Lasier Martins

Executivo fixar um cronograma para atendimento da solução mais adequada, sem a necessidade de pormenorizar e engessar no texto legal a forma como se dará a solução, caso a caso. Por essas razões, rejeitamos a referida emenda.

Com a obtenção da clareza na segregação de fluxos e sua efetiva aplicação, esperamos observar o incremento na produtividade nacional, pois as rodovias não mais sofrerão da interferência com a malha urbana (o que acarreta restrição de sua velocidade operacional), porém, melhor que isso, nós esperamos ver diminuídas as perdas humanas em acidentes nas estradas em decorrência dos mal resolvidos conflitos de trânsito com o ambiente urbano.

### III – VOTO

Em face do exposto, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 702, de 2015, com a redação dada pela Emenda nº 1 - CI, bem como pela aprovação da emenda nº 2 – S, na forma da subemenda que ora apresentamos, e pela **rejeição** das Emendas nº 3 – S e 4 – S, todas desta comissão.

#### SUBEMENDA À EMENDA Nº 2 – S (De redação)

(Turno Suplementar)

Substitua-se na redação do inciso V do art. 4º previsto na Emenda nº 2 – S ao Projeto de Lei do Senado nº 702, de 2015, o termo “vias de tráfego rápido” por “vias de trânsito rápido”.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





**SENADO FEDERAL**

**PROJETO DE LEI DO SENADO**

**Nº 702, DE 2015**

Altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para determinar a segregação das rodovias federais em relação às vias locais urbanas.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** A Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, passa a vigorar com a inclusão do seguinte art. 19-A:

“Art. 19-A As rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal deverão ser segregadas das vias locais urbanas, e seus impactos negativos no ambiente urbano minorados.

*Parágrafo único.* O regulamento estabelecerá cronograma para o atendimento no disposto neste artigo.”

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

**JUSTIFICAÇÃO**

As rodovias federais, além da importante função de interligação nacional, e mesmo de permitirem um incremento econômico nas cidades que atravessam, apresentam inúmeros impactos negativos a essas povoações.

Em primeiro lugar, temos os acidentes de trânsito e atropelamentos, além do congestionamento e da dificuldade de cruzamento dessas vias. Além disso, há a poluição sonora e do ar, que ocorrem ao longo de seu trajeto.

2

Nos países desenvolvidos, é muito comum que as autoestradas sejam isoladas das vias locais, de forma a minorar seus impactos negativos sobre o perímetro urbano. Nesses locais, a cidade se conecta à rodovia por meio de alças viárias, enquanto as vias urbanas ou seguem em paralelo, ou cruzam a rodovia em desnível, seja por meio de túneis ou de viadutos. Assim, a segregação do tráfego evita acidentes e congestionamento, ao passo que a colocação de barreiras acústicas busca minorar a propagação de ruídos a partir da estrada.

Nosso projeto, então, busca elevar o nível de qualidade exigido das obras rodoviárias em nosso país, que não podem continuar a perturbar as povoações que atravessam e, em especial, ceifar tantas vidas.

Conscientes de que uma mudança dessa magnitude não tem condição de se processar imediatamente, estamos estipulando que, ao Poder Executivo, caberá estabelecer cronograma para implantar as alterações que ora estamos propondo.

Estamos certos de que o mérito do projeto aqui proposto também sensibilizará os nobres Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador **FLEXA RIBEIRO**

## **LEGISLAÇÃO CITADA**

[Lei nº 12.379, de 6 de Janeiro de 2011 - 12379/11](#)

*(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)*



## **SENADO FEDERAL**

### **PARECER (SF) Nº 4, DE 2017**

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o processo PROJETO DE LEI DO SENADO nº702, de 2015, do Senador Flexa Ribeiro, que Altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para determinar a segregação das rodovias federais em relação às vias locais urbanas.

**PRESIDENTE:** Senador Eduardo Braga

**RELATOR:** Senador Lasier Martins

28 de Março de 2017





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

## **PARECER Nº       , DE 2017**

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 702, de 2015, do Senador Flexa Ribeiro, que *altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para determinar a segregação das rodovias federais em relação às vias locais urbanas.*

**RELATOR: Senador LASIER MARTINS**

### **I – RELATÓRIO**

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 702, de 2015, de autoria do Senador Flexa Ribeiro.

O projeto possui dois artigos. O primeiro altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, para incluir-lhe o art. 19-A, a fim de obrigar que as rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal sejam segregadas das vias locais urbanas e que sejam minorados seus impactos negativos no ambiente urbano. Ademais, acrescenta parágrafo único ao dispositivo para que regulamento estabeleça cronograma para seu atendimento. Já o segundo artigo traz a cláusula de vigência, que afirma que a lei resultante entrará em vigor na data de sua publicação.

Na justificção, o autor destaca a necessidade de evitar os efeitos negativos das rodovias quando atravessam zonas urbanas, tais como atropelamentos, acidentes de trânsito, congestionamentos e poluição. E argumenta que, em países desenvolvidos, o trânsito local é segregado das vias de trânsito rápido por meio de vias paralelas ou por meio de túneis e de viadutos.



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Lasier Martins

3

A matéria tramitará apenas nesta Comissão, onde deverá obter decisão terminativa. Decorrido o prazo regimental, não lhe foram oferecidas emendas.

## II – ANÁLISE

Regimentalmente, o PLS nº 702, de 2015, vem à apreciação da CI, em respeito ao art. 104, do Regimento Interno do Senado Federal, em especial quanto ao inciso I, onde está prevista a competência desta Comissão para opinar sobre matérias pertinentes a transportes e obras públicas em geral.

Quanto à constitucionalidade, compete privativamente à União, nos termos do art. 22, IX e XI, da Carta Magna, legislar, respectivamente, sobre diretrizes da política nacional de transportes, e sobre trânsito e transporte, não estando a matéria dentre as de iniciativa privativa do Presidente da República, nos termos do art. 61, § 1º, da Constituição Federal.

Em relação à juridicidade, a proposição inova o ordenamento jurídico e é dotada de generalidade. Quanto à técnica legislativa, o projeto submete-se às prescrições da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

É meritória a proposição do nobre Senador Flexa Ribeiro ao procurar corrigir os efeitos negativos das rodovias sobre as comunidades urbanas locais. Os acidentes de trânsito provocados pelo conflito das vias rápidas com as ruas locais ceifam muitas famílias de seus entes queridos ou deixam graves sequelas para o resto da vida dos acidentados.

Ademais, conflitos de tráfego mal resolvidos provocam severas perdas na qualidade de vida das famílias, que vivem próximas ou às margens das rodovias federais.

Embora concordemos com a argumentação, é forçoso reconhecer também que, em muitos casos, talvez a esmagadora maioria deles, as rodovias foram implantadas anteriormente às vias locais, e estas, por falha de planejamento municipal, se instalaram em conflito com as vias



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

de trânsito rápido. Muitos polos geradores de trânsito foram fomentados, construídos ou financiados pelas administrações municipais, estaduais e federais, sem a devida preocupação com a mobilidade e a segurança nas vias.

Não raros são os casos em que sequer as faixas não-edificáveis de quinze metros de cada lado de rodovias foram respeitadas pelas administrações municipais ao permitirem a implantação de loteamentos nessas áreas.

Portanto, para resolver o problema do conflito de trânsito local com o regional e nacional, além da necessária segregação das vias, é preciso impor diretrizes não apenas para a União, mas também para os Estados, Distrito Federal e Municípios, para que futuros loteamentos não voltem a ocupar indevidamente as margens das rodovias do SNV, o que deve ser feito por meio de alterações na Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que “dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras providências”, de forma a se evitar a conexão direta de vias urbanas locais com rodovias.

### **III – VOTO**

Em face do exposto, somos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 702, de 2015, na forma da seguinte emenda substitutiva:

#### **EMENDA Nº 1 - CI (SUBSTITUTIVO)**

#### **PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 702, DE 2015**

Altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que *dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação*, para determinar a segregação das vias em função de critérios de acessibilidade, mobilidade e segurança e a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que *dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras providências*, para vedar a conexão direta de vias urbanas locais com rodovias.



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

5

**Art. 1º** A Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 19-A:

“**Art. 19-A** As rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal deverão ser segregadas das vias locais urbanas, e seus impactos negativos no ambiente urbano minorados.

§ 1º A segregação de que trata o *caput* além de outros parâmetros definidos em legislação específica e regulamentos deverá, respeitados critérios de acessibilidade, mobilidade e segurança, priorizar os contornos, anéis, arcos viários, rodovias perimetrais ou variantes em detrimento das travessias urbanas.

§ 2º O regulamento estabelecerá cronograma para o atendimento no disposto neste artigo.”

**Art. 2º** O art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, passa a vigorar com a inclusão do seguinte inciso V:

“**Art. 4º** .....

.....

V – o tráfego dos loteamentos deverá ser projetado de forma a evitar a conexão direta das vias locais com rodovias e vias de tráfego rápido.

.....” (NR)

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

Sala da Comissão, 28 de março de 2017.

Sen. Eduardo Braga, Presidente

Sen. Lasier Martins, Relator



**Relatório de Registro de Presença**  
**CI, 28/03/2017 às 09h - 3ª, Extraordinária**  
 Comissão de Serviços de Infraestrutura

PMDB	
TITULARES	SUPLENTES
RENAN CALHEIROS	1. HÉLIO JOSÉ <b>PRESENTE</b>
EDUARDO BRAGA <b>PRESENTE</b>	2. VAGO
ROMERO JUCÁ	3. ROSE DE FREITAS
ELMANO FÉRRER <b>PRESENTE</b>	4. JADER BARBALHO
RAIMUNDO LIRA	5. VAGO

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PDT, PT)	
TITULARES	SUPLENTES
ANGELA PORTELA	1. FÁTIMA BEZERRA
JORGE VIANA <b>PRESENTE</b>	2. GLEISI HOFFMANN
JOSÉ PIMENTEL <b>PRESENTE</b>	3. HUMBERTO COSTA
PAULO ROCHA	4. LINDBERGH FARIAS
ACIR GURGACZ <b>PRESENTE</b>	5. REGINA SOUSA <b>PRESENTE</b>

Bloco Social Democrata(PSDB, PV, DEM)	
TITULARES	SUPLENTES
ATAÍDES OLIVEIRA <b>PRESENTE</b>	1. JOSÉ AGRIPINO
VAGO	2. VAGO
FLEXA RIBEIRO <b>PRESENTE</b>	3. VAGO
RONALDO CAIADO	4. VAGO

Bloco Parlamentar Democracia Progressista(PP, PSD)	
TITULARES	SUPLENTES
OTTO ALENCAR <b>PRESENTE</b>	1. LASIER MARTINS <b>PRESENTE</b>
WILDER MORAIS <b>PRESENTE</b>	2. IVO CASSOL <b>PRESENTE</b>
ROBERTO MUNIZ <b>PRESENTE</b>	3. GLADSON CAMELI

Bloco Parlamentar Socialismo e Democracia(PPS, PSB, PCdoB, REDE)	
TITULARES	SUPLENTES
VANESSA GRAZZIOTIN <b>PRESENTE</b>	1. ANTONIO CARLOS VALADARES
FERNANDO BEZERRA COELHO <b>PRESENTE</b>	2. VAGO
VAGO	3. VAGO

Bloco Moderador(PTB, PSC, PRB, PR, PTC)	
TITULARES	SUPLENTES
WELLINGTON FAGUNDES <b>PRESENTE</b>	1. ARMANDO MONTEIRO <b>PRESENTE</b>
VICENTINHO ALVES <b>PRESENTE</b>	2. THIERES PINTO <b>PRESENTE</b>
PEDRO CHAVES <b>PRESENTE</b>	3. MAGNO MALTA

**Não Membros Presentes**

DALIRIO BEBER  
 VALDIR RAUPP

## Senado Federal - Lista de Votação Nominal - Substitutivo - PLS 702/2015

### Comissão de Serviços de Infraestrutura

TITULARES - PMDB	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - PMDB	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
RENAN CALHEIROS (PMDB)				1. HÉLIO JOSÉ (PMDB)	X		
EDUARDO BRAGA (PMDB)				2. VAGO			
ROMERO JUCA (PMDB)				3. ROSE DE FREITAS (PMDB)			
ELMANO FERRER (PMDB)				4. JADER BARBALHO (PMDB)			
RAIMUNDO LIRA (PMDB)				5. VAGO			
TITULARES - Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PDT, PT)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PDT, PT)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
ÂNGELA PORTELA (PT)				1. FÁTIMA BEZERRA (PT)			
JÓRGE VIANA (PT)	X			2. GLEISI HOFFMANN (PT)			
JOSÉ PIMENTEL (PT)	X			3. HUMBERTO COSTA (PT)			
PAULO ROCHA (PT)				4. LINDBERGH FARIAS (PT)			
ACIR GURGACZ (PDT)	X			5. REGINA SOUSA (PT)			
TITULARES - Bloco Social Democrata (PSDB, PV, DEM)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco Social Democrata (PSDB, PV, DEM)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
ATAÍDES OLIVEIRA (PSDB)	X			1. JOSÉ AGRIPINO (DEM)			
VAGO				2. VAGO			
FLEXA RIBEIRO (PSDB)	X			3. VAGO			
RONALDO CAIADO (DEM)				4. VAGO			
TITULARES - Bloco Parlamentar Democracia Progressista (PP, PSD)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco Parlamentar Democracia Progressista (PP, PSD)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
OTTO ALENCAR (PSD)	X			1. LASIER MARTINS (PSD)	X		
WILDER MORAIS (PP)	X			2. IVO CASSOL (PP)			
ROBERTO MUNIZ (PP)				3. GLADSON CAMELI (PP)			
TITULARES - Bloco Parlamentar Socialismo e Democracia (PPS, PSB, PCdoB, REDE)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco Parlamentar Socialismo e Democracia (PPS, PSB, PCdoB, REDE)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
VANESSA GRAZZIOTIN (PCDOB)	X			1. ANTONIO CARLOS VALADARES (PSB)			
FERNANDO BEZERRA COELHO (PSB)	X			2. VAGO			
VAGO				3. VAGO			
TITULARES - Bloco Moderador (PTB, PSC, PRB, PR, PTC)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco Moderador (PTB, PSC, PRB, PR, PTC)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
WELLINGTON FAGUNDES (PR)	X			1. ARMANDO MONTEIRO (PTB)			
VICENTINHO ALVES (PR)				2. THIERES PINTO (PTB)			
PEDRO CHAVES (PSC)	X			3. MAGNO MALTA (PR)			

Quórum: TOTAL 14

Votação: TOTAL 13 SIM 13 NÃO 0 ABSTENÇÃO 0

\* Presidente não votou

ANEXO II, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, PLENÁRIO Nº 13, EM 28/03/2017

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

Senador Eduardo Braga  
Presidente

**DECISÃO DA COMISSÃO**

(PLS 702/2015)

EM REUNIÃO REALIZADA NESTA DATA, A COMISSÃO APROVA, EM TURNO ÚNICO, O SUBSTITUTIVO OFERECIDO AO PLS Nº 702, DE 2015.

28 de Março de 2017

Senador EDUARDO BRAGA

Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura

**PLS 702/2015**  
**00002/S**

**EMENDA Nº - PLS 702/2015 - CI**  
**(Turno Suplementar)**

O art 4º previsto no art. 2º da Emenda nº 1 (Substitutivo) ao Projeto de Lei do Senado nº 702, de 2015, passa a ter a seguinte redação:

Art. 2º .....

“Art. 4º .....

.....  
V – o tráfego dos loteamentos deverá ser projetado de forma que a conexão com as rodovias e as vias de tráfego rápido seja feito necessariamente através de vias coletoras.

.....” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A atual redação do art. 4º previsto no art. 2º do texto substitutivo ao Projeto de Lei nº 702/2015, de autoria do senador Lasier Martins, poderá trazer insegurança jurídica para o planejamento das cidades brasileiras e para o desenvolvimento de empreendimentos imobiliários ao trazer um conceito relativamente aberto para a aplicação pelas autoridades municipais de planejamento urbano.

Nesse sentido, a emenda visa deixar claro a necessidade de haver uma via coletora para a conexão do tráfego das rodovias para as vias locais, que são ruas internas de uso de um loteamento, tornando a norma mais precisa para os gestores públicos, para os empreendedores e para o cidadão.

Sala da Comissão,

Senador VALDIR RAUPP  
PMDB/RO





SENADO FEDERAL

PLS 702/2015  
00003/S**EMENDA Nº - CI**  
(ao substitutivo do PLS 702, de 2015)

Dê-se ao art. 19-A, da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, acrescido pelo art. 1º do substitutivo ao Projeto de Lei do Senado nº 702, de 2015, a seguinte redação:

“Art. 1º .....

**Art. 19-A.** As rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal deverão ser **prioritariamente** segregadas das vias locais urbanas, e seus impactos negativos no ambiente urbano minorados.

Parágrafo único. A segregação de que trata o *caput* além de **ter sua solução desenvolvida para cada caso específico, em função de estudos técnicos e econômicos, vinculada a processos de licenciamento ambiental, e articulada com o poder público municipal e estadual**, deverá, respeitados critérios de acessibilidade, mobilidade e segurança, priorizar os contornos, anéis, arcos viários, rodovias perimetrais ou variantes em detrimento das travessias urbanas, **respeitados os aspectos constantes na legislação específica e regulamentos.**”

**JUSTIFICAÇÃO**

O governo já vem adotando soluções que evitem as travessias urbanas para minimizar impactos negativos ao ambiente urbano em algumas cidades brasileiras, inclusive incidindo sobre rodovias já existentes.



SF17313.24017-58



SENADO FEDERAL

No entanto, deve-se integrar este tipo de medida com outras políticas urbanas, que regulem e controlem o uso e ocupação do solo, evitando-se espalhamentos e desenvolvimentos urbanos eventualmente incompatíveis com diretrizes e tipologias previstas em outros instrumentos e políticas urbanas ou ambientais.

Nesse sentido, reitera-se aqui o argumento onde se preconiza que soluções de segregação devem ser desenvolvidas caso a caso, vinculadas a processos de licenciamento ambiental, e articuladas com o poder público municipal e estadual. Dessa forma, sugere-se que a legislação específica e regulamentos contemplem os aspectos indicados no artigo 19-A.

Ainda, o substitutivo apresentado generaliza este processo de segregação, determinando a elaboração de cronograma para atendimento do disposto no art. 19-A. Sobre esta questão, alerta-se para o fato de que os trechos concedidos compõem-se por uma série de obras estabelecidas no Programa de Exploração Rodoviária – PER, por um período superior a 25 anos, não sendo razoável pensar na definição de cronograma, principalmente por estarmos tratando de áreas dinâmicas, que passam, por frequentes mudanças ao longo da concessão.

Sala da Comissão, em 14 de agosto de 2017.

**Senador PEDRO CHAVES**



SF17313.24017-58



SENADO FEDERAL

**PLS 702/2015**  
**00004/S**

**EMENDA Nº - CI**

(ao substitutivo do PLS 702, de 2015)

Dê-se ao inciso V, do art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, acrescido pelo art. 2º do substitutivo ao Projeto de Lei do Senado nº 702, de 2015, a seguinte redação:

“Art. 2º .....

‘Art.4º .....

V – o tráfego dos loteamentos deverá ser projetado de forma a evitar a conexão direta das vias locais com rodovias **federais**.

..... ‘(NR)’”

**JUSTIFICAÇÃO**

Entende-se que o PLS 702 foi motivado para minimizar impactos negativos de rodovias sobre o meio urbano, de forma que vias de tráfego rápido, e mesmo a definição funcional das vias urbanas, devem ser tratados no âmbito de Planos de Mobilidade Urbana, integrados com Planos Diretores e outros instrumentos de ordenamento do uso e ocupação do solo.



SF/17704.06464-04



SENADO FEDERAL

Assim, sugere-se que o art. 2º do PLS, que modifica o art. 4º da Lei nº 6.766/1979, se restrinja a tratar do objeto original do PLS 702/2015, qual seja minimizar os impactos negativos no ambiente urbano decorrentes de rodovias federais, e passe a vigorar com a inclusão do inciso V na forma proposta.

Sala da Comissão, em 14 de agosto de 2017.

**Senador PEDRO CHAVES**



3



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

## **PARECER Nº DE 2018**

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 712 de 2015, do Senador Cristovam Buarque, que *altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer meta de participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira para o ano de 2040.*



**RELATOR: Senador LASIER MARTINS**

### **I – RELATÓRIO**

Em análise nesta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em caráter terminativo, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 712 de 2015, do Senador Cristovam Buarque, que *altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer meta de participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira para o ano de 2040.*

O art. 1º do projeto altera a Lei nº 12.187, de 2009, que institui a Política Nacional sobre Mudança do Clima (PNMC), para definir o conceito de “oferta interna de energia” e incluir dentre os objetivos da PNMC o aumento da participação das fontes renováveis na oferta interna de energia para no mínimo 60% em 2040. O art. 2º veicula a cláusula de vigência.

O autor justifica que o projeto almeja manter o país na vanguarda do setor energético e estabelecer uma meta ousada de substituição de energia oriunda do petróleo e seus derivados por aquela produzida por fontes renováveis, com baixa emissão de gás de efeito estufa.

Não foram oferecidas emendas no prazo regimental inicial. Em 10/5/2016, a Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) opinou favoravelmente à matéria, nos termos de substitutivo. Perante a CI, não foram oferecidas emendas.



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

## II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno desta Casa, compete à CI se manifestar sobre o conteúdo do presente projeto de lei. Como se trata de decisão terminativa, analisaremos também a admissibilidade da proposição.

Quanto à constitucionalidade, cabe à União legislar sobre proteção do meio ambiente e controle da poluição (art. 24, VI, CF), não havendo iniciativa reservada sobre o tema (art. 61, § 1º, CF). Não há no projeto vícios de juridicidade nem de regimentalidade e as falhas de técnica legislativa foram corrigidas no substitutivo que apresentamos ao final, inclusive com aperfeiçoamento da ementa do projeto.

No mérito, vale ressaltar que, em 27/9/2015, o Brasil apresentou ao Secretariado da Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima sua pretendida Contribuição Nacionalmente Determinada (iNDC, em inglês). Houve o compromisso de diminuir as emissões de gases de efeito estufa em 37% até 2025 e em 43% até 2030, tendo 2005 como ano-base.

Embora represente um avanço em relação a anos passados, há que se reconhecer que os compromissos assumidos não foram tão ambiciosos. Por exemplo, estabeleceu-se a meta de elevar para 45% a participação da energia renovável na matriz brasileira, o que não é desafiador, uma vez que esse percentual, segundo dados da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), já foi em média de cerca de 45% entre 2004 e 2009. O percentual só ficou abaixo dessa média, nos últimos anos, em razão de uma política de preços artificialmente baixos de derivados de petróleo. Em relação à produção de energia por meio das fontes eólica, solar e de biomassa, a contribuição foi de quase 28% do total da matriz energética brasileira em 2014. Portanto, o compromisso assumido, de aumentar essa proporção para entre 28% e 33% do total da matriz energética ou 23% do total de produção de eletricidade até 2030, é também bastante conservador.

É razoável prever um aumento da participação mínima das fontes renováveis na oferta interna de energia, a fim de se sinalizar para uma matriz energética cada vez mais limpa, indicando que há vontade política de fazer o país seguir no rumo da economia de baixo carbono. Tal sinalização constituirá poderoso estímulo aos investidores, inclusive estrangeiros, que quiserem entrar nesse mercado ou ampliar os empreendimentos existentes. Saber que o rumo está traçado dará a todos muito mais segurança de investir e maior garantia de retorno.





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

Para o país, a ampliação do mercado de energias renováveis, com maior consumo e produção, trará enormes vantagens. Serão criados mais empregos, haverá maior absorção de tecnologia, áreas mais isoladas serão dinamizadas graças ao acesso maior e mais barato à energia, sem falar no importante impacto quanto à redução de emissão de carbono e de poluição.

No entanto, a proposição merece alguns reparos, para dar-lhe maior aderência à realidade e aos instrumentos já existentes na legislação do setor, os quais também caminham na direção de ampliar a participação das fontes renováveis.

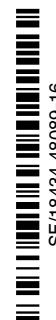
O esforço de manter uma característica renovável já é prescrito no sistema legal brasileiro na forma de princípios maximizadores, como é o caso da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, cujo art. 1º elenca, dentre os objetivos da Política Energética Nacional, o incremento à participação de biocombustíveis na matriz energética nacional; o incentivo ao seu caráter limpo, renovável e complementar à fonte hidráulica; e a mitigação das emissões de gases causadores de efeito estufa e de poluentes nos setores de energia e de transportes.

Vale lembrar também que a ampliação da oferta interna de energia segue um planejamento elaborado para o setor, sistematizado em dois documentos referenciais: o Plano Nacional de Energia (PNE) e o Plano Decenal de Energia (PDE). O PNE 2030, atualmente em vigor, prevê uma participação de 45% de fontes renováveis na oferta interna de energia para 2030. Da mesma forma, o PDE 2024, hoje em vigência, estima ser viável alcançar um percentual de 45% de participação na oferta interna das fontes de energia renovável em 2024.

Considerando as possibilidades em que se situa o planejamento energético do país, nos parece inviável elevar esse percentual já a 60%, como proposto no projeto, pois isso excede a capacidade técnica e tecnológica do país de alcançar essa meta e pode onerar a oferta interna de energia.

Por essas razões, defendemos a inclusão, dentre os objetivos da Política Nacional sobre Mudança do Clima – PNMC, de um objetivo permanente de participação crescente das fontes renováveis na oferta interna de energia, com metas que serão detalhadas pelo PNE, sem qualquer fixação de percentual em legislação federal.

Oferecemos ainda aperfeiçoamento para que a lei considere três frentes de ação para alcançar esse objetivo: 1) a redução das emissões das energias fósseis utilizando tecnologias de baixo carbono; 2) a introdução



SF/18434.48089-16



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

competitiva de energias renováveis; e 3) a promoção da eficiência energética em todas as formas e uso de energia.

Por fim, concordamos com a proposta do substitutivo da CMA, no sentido da adoção da definição internacional de oferta interna de energia, conceito usado pelo próprio Ministério de Minas e Energia.

### III – VOTO

Ante o exposto, somos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 712 de 2015, na forma do substitutivo a seguir.

#### **EMENDA Nº – CI (SUBSTITUTIVO) PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 712 DE 2015**

Altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer objetivos de maximização da participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira até o ano de 2040.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Os artigos 2º e 4º da Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 2º** .....

.....

XI – oferta interna de energia: soma do consumo final de energia do País, das perdas na distribuição e armazenagem, e das perdas nos processos de transformação.” (NR)

“**Art. 4º** .....

.....

IX – ao aumento da participação das fontes renováveis na oferta interna de energia, promovendo:



SF/18434.48089-16



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

a) a utilização de tecnologias de baixo carbono e a redução das emissões das energias fósseis;

b) a introdução competitiva de energias renováveis; e

c) a eficiência energética em todas as formas e usos de energia.

§ 1º ..... (*renumeração do parágrafo único*)

§ 2º O Plano Nacional de Energia (PNE) disporá sobre as metas a serem buscadas para o aumento da participação das fontes renováveis na oferta interna de energia, nos termos do inciso IX do *caput*. ” (NR)

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





**SENADO FEDERAL**

**PROJETO DE LEI DO SENADO**

**Nº 712, DE 2015**

Altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer meta de participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira para o ano de 2040.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Os arts. 2º e 4º da Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 2º** .....

.....

IX - .....

X - .....; e

XI – oferta interna de energia: quantidade de energia colocada à disposição do País para ser submetida aos processos de transformação e consumo final.” (NR)

“**Art. 4º** .....

.....

VIII – .....

IX – ao aumento da participação das fontes renováveis na oferta interna de energia para, no mínimo, 60% (setenta por cento) em 2040.

.....” (NR)

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

2

## JUSTIFICAÇÃO

O Brasil possui imensa diversidade e disponibilidade de fontes para produção de energia. Tanto é que já despontou como um dos principais produtores de biocombustíveis e de energia elétrica com base em fontes renováveis.

Atualmente, quase 40% (quarenta por cento) da oferta interna de energia brasileira são provenientes de fontes renováveis, com destaque para a biomassa e a fonte hidráulica.

O projeto que ora apresento mantém a nossa Nação na vanguarda do setor energético, ao estabelecer uma meta ousada de substituição de energia oriunda do petróleo e seus derivados por aquela produzida por fontes renováveis, com baixa emissão de gás de efeito estufa.

Basicamente, proponho que o País seja guiado para a gradual substituição do uso dos combustíveis fósseis, como a gasolina, o diesel, gás liquefeito de petróleo e o gás natural, por biocombustíveis e pelas fontes solar, eólica, biomassa e pequenas centrais hidrelétricas.

Mantenho o anseio de sermos o País do Futuro, com desenvolvimento sustentável arraigado à nossa economia. Por isso, peço o apoio dos nobres parlamentares para não deixarmos escapar mais essa oportunidade de estabelecermos bases sustentáveis para o desenvolvimento econômico do Brasil.

Sala das Sessões,

Senador **CRISTOVAM BUARQUE**

## LEGISLAÇÃO CITADA

[Lei nº 12.187, de 29 de Dezembro de 2009 - 12187/09](#)

[artigo 2º](#)

[artigo 4º](#)

3

*(Às Comissões de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle; e de Serviços de Infraestrutura, cabendo à última decisão terminativa)*

## PARECER Nº , DE 2016

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 712, de 2015, do Senador Cristovam Buarque, que *altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer meta de participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira para o ano de 2040.*

RELATOR: Senador **BLAIRO MAGGI**

RELATOR AD HOC: Senador **FLEXA RIBEIRO**

### I – RELATÓRIO

Submete-se à análise da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 712, de 2015, de autoria do Senador Cristovam Buarque, que *altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer meta de participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira para o ano de 2040.*

A proposição é composta de dois artigos. O art. 1º insere o inciso XI no art. 2º e o inciso IX no art. 4º da Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, que *institui a Política Nacional sobre Mudança do Clima – PNMC e dá outras providências*, para estabelecer o conceito de “oferta interna de energia” e para inserir, no rol de objetivos dessa Política, o aumento da participação das fontes renováveis na oferta interna de energia em percentual mínimo.

No art. 2º é veiculada cláusula de vigência imediata, a contar da publicação da lei resultante da proposição.

A proposição foi distribuída à CMA e à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), cabendo à última a apreciação em caráter terminativo.

Não foram oferecidas emendas no prazo regimental.

## II – ANÁLISE

Compete à CMA, nos termos do art. 102-A, inciso II, alínea *a*, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), opinar sobre assuntos atinentes à defesa do meio ambiente, especialmente sobre controle da poluição.

Segundo o Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC), a queima de combustíveis fósseis para geração de energia está entre as causas que mais contribuem para as mudanças climáticas. O aumento na temperatura média da Terra, até 2100, acima de dois graus Celsius em relação aos níveis pré-industriais representará grande fracasso para humanidade na sua relação com o meio ambiente, dadas as graves consequências desse aumento.

Não se pode tolerar que o desenvolvimento econômico seja alcançado tendo como consequência a degradação das condições de suporte à vida no planeta. Além dos problemas ambientais, um agravamento do aquecimento global será acompanhado de desestabilização dos meios produtivos, gerando prejuízos econômicos de grande magnitude.

O clima é um bem de uso comum e todos os esforços devem ser empreendidos por todas as nações para que o mundo possa ter a melhor estabilidade climática possível, como meio de assegurar às futuras gerações uma existência menos sofrida do que a aquela se delinea num cenário de aumento da temperatura média além dos dois graus.

O Brasil não se acomodou com sua condição de economia de baixo carbono, quando comparada às economias dos demais países do mundo, e continua se esforçando para ampliar sua contribuição no combate às mudanças do clima. Nesse sentido, o País apresentou ao Secretariado da Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima sua pretendida Contribuição Nacionalmente Determinada (iNDC, em inglês), com compromisso de alcançar uma participação de 45% de energias renováveis na composição da matriz energética em 2030.

O Acordo de Paris, firmado por ocasião da COP 21, está sendo considerado um avanço importante, porém, a soma das emissões previstas nas iNDC apresentadas pelas nações envolvidas no acordo apontam para uma emissão global de 55 giga toneladas de gases de efeito estufa em 2030. Emissões nessa magnitude são incompatíveis com a limitação do aumento da temperatura nos parâmetros desejados. Isso significa que todos terão que se esforçar um pouco mais na redução de emissões.

Diante do quadro apresentado, a proposição ora em análise é extremamente oportuna. Partindo-se da iNDC brasileira, cuja meta para 2030 é de 45% de energia renovável na matriz energética, teríamos que avançar mais quinze pontos percentuais em dez anos (de 2030 a 2040). Apesar de ousada, a meta é viável. O Brasil já demonstrou sua capacidade de inovar no uso de fontes alternativas de energia. Temos grande expertise na geração hidráulica. Estamos avançando rapidamente nas gerações eólica e fotovoltaica, e somos referência na produção de biocombustíveis. A inclusão da meta proposta na Política Nacional sobre Mudança do Clima induzirá Estado e sociedade a acelerar o processo de substituição gradual na nossa matriz energética de fontes ricas em emissão de carbono por fontes limpas e renováveis.

Apesar do notório mérito da presente proposição, entendemos que alguns aspectos devem ser aprimorados. O conceito de oferta interna de energia pode ser adequado no sentido de se adotar a definição internacional, que é utilizada pelo Ministério das Minas e Energia.

Além disso, o texto do novo inciso IX do art. 4º da Lei nº 12.187, de 2009, apresenta discrepância entre o percentual grafado em algarismos arábicos e aquele escrito por extenso e entre parênteses. Sugerimos também que o aumento da participação das fontes renováveis, no percentual proposto, ocorra **até** 2040, e não **em** 2040, para que o avanço aconteça de forma gradual. Propomos, portanto, emenda substitutiva.

### **III – VOTO**

Ante o exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei do Senado nº 712, de 2015, nos termos da seguinte emenda substitutiva:

#### **EMENDA Nº 1 – CMA (SUBSTITUTIVO)**

#### **PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 712, DE 2015**

Altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer meta de participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira até o ano de 2040.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Os arts. 2º e 4º da Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 2º** .....

IX - .....

X - .....; e

XI – oferta interna de energia: soma do consumo final de energia do País, das perdas na distribuição e armazenagem, e das perdas nos processos de transformação.” (NR)

“**Art. 4º** .....

VIII – .....

IX – ao aumento da participação das fontes renováveis na oferta interna de energia para, no mínimo, sessenta por cento até 2040.

.....” (NR)

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

Sala da Comissão, em 10 de maio de 2016.

Senador Otto Alencar, Presidente

Senador Blairo Maggi, Relator

Senador Flexa Ribeiro, Relator Ad Hoc

**4**



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

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 310, de 2018, do Senador Eduardo Lopes, que *modifica o art. 73 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, para determinar que percentual do preço pago pela utilização de poste, duto, conduto ou servidão seja destinado ao Município em que eles estejam localizados.*



SF/19392.95890-10

Relator: Senador **ZEQUINHA MARINHO**

## **I – RELATÓRIO**

Encontra-se nesta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 310, de 2018, de autoria do Senador Eduardo Lopes. Essa proposição, por meio da alteração do art. 73 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, estabelece que 10% (dez por cento) do preço pago das empresas que utilizem poste, duto, conduto ou servidão sejam entregues ao município onde ocorre a exploração.

O autor da proposição argumenta que a exploração de poste, duto, conduto ou servidão “gera recursos extras para as empresas do setor elétrico” que não estão relacionadas ao serviço público que lhes foi outorgado. Também pondera que as empresas responsáveis pela exploração “alugam seus postes e outros equipamentos, que se localizam em área pública, para fixação de cabos das empresas do setor de telecomunicações”. Ou seja, o espaço público, com bens de uso comum do povo, estaria sendo utilizado para gerar lucro para empresas privadas sem qualquer compensação para os municípios.

O PLS foi remetido a esta Comissão para decisão terminativa.

## II – ANÁLISE

O art. 104 do RISF estabelece que compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) opinar sobre matérias pertinentes a: (i) transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes e (ii) outros assuntos correlatos. Como o PLS nº 310, de 2018, trata da exploração de poste, duto, conduto ou servidão, itens presentes em vários setores de infraestrutura, é inequívoca a competência desta Comissão para apreciar a proposição.

De início, ressalto que é louvável a preocupação do autor do PLS nº 310, de 2018, em disciplinar o que podemos chamar de receitas acessórias ou extraordinárias à concessão e em garantir que os municípios sejam, de alguma forma, compensados pela utilização de um espaço público. Entretanto, considero que não é possível avançarmos com a proposição por conflito com a nossa Constituição Federal.

Podemos constatar que a destinação aos municípios de parte do preço pago às empresas que exploram poste, duto, conduto ou servidão é, na verdade, um tributo, porquanto constitui uma obrigação *ex lege*, decorrente de lei, em moeda, o qual não se constitui em sanção por ato ilícito e que tem por sujeito ativo, credor, uma pessoa política e por sujeito passivo, o devedor, uma pessoa apontada na lei da entidade tributante, cobrada mediante atividade administrativa vinculada.

Trata-se, na linguagem jurídica, de uma exação, cuja criação, contudo, não é albergada pela Constituição Federal. Esse tributo não está nela previsto. Dessa conclusão, temos questões conflituosas, como abordaremos a seguir.

Como os recursos auferidos não têm forma de utilização definida, a exação tem a feição de imposto. Ocorre que o § 3º do art. 155 da Constituição Federal veda a criação de novos impostos sobre operações relativas a serviços de telecomunicações, energia elétrica, derivados de petróleo, combustíveis e minerais.

Como forma de contornar a vedação constitucional acima, poderia ser alegado que o PLS estaria criando uma taxa. Todavia, essa argumentação não se sustenta, visto que o fato gerador previsto no PL não é configurado por uma atuação estatal específica, referível ao contribuinte. Essa atuação deveria ser: o exercício regular do poder de polícia; ou a



SF/19392.95890-10

prestação ao contribuinte, ou colocação à disposição deste, de serviço público específico e divisível, nos termos previsto pelo art. 145, inciso II, da nossa Constituição, e pelo art. 77 do Código Tributário Nacional (Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966). Entretanto, não é nada disso.

A exploração de poste, duto, conduto ou servidão não necessariamente se enquadra no conceito de serviço público, ainda que esteja associada a uma empresa prestadora de serviço público, como no caso da distribuição de energia elétrica. Ao nosso ver, no exemplo em questão, trata-se de um serviço particular, adjacente e secundário, mas não está na gênese da concessão dada ao prestador privado do serviço público de distribuição de energia elétrica. Dessa maneira, seria inviável criar uma taxa nos termos pretendidos justamente porque a exploração dos postes não é um serviço público, embora dela decorrente.

Mesmo que o tributo fosse previsto na Constituição Federal, igualmente faleceria competência à União para criá-lo, pois seus recursos destinam-se aos municípios. O tributo seria municipal, e deveria ser criado, individualmente, por cada uma das municipalidades, que são detentoras de competência tributária específica. Reafirmamos que, todavia, neste caso, inexistente competência para a criação de referido tributo. De fato, a competência para instituir tributos e impostos não previstos na Constituição é exclusiva da União. Estados, Municípios e o Distrito Federal só podem instituir tributos previstos constitucionalmente para eles.

No mérito, ao que tudo indica, o PL partiu da premissa de que a receita obtida com a exploração de poste, duto, conduto ou servidão é destinada integralmente às empresas do setor elétrico. Entretanto, no caso de serviços públicos, isso não pode ocorrer.

O art. 11 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, estabelece que o poder concedente poderá prever em favor da concessionária de serviços públicos a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade. Contudo, há uma condição: favorecer a modicidade das tarifas.

Dessa forma, de acordo com a Lei nº 8.987, de 1995, pelo menos uma parte das receitas com a exploração de poste, duto, conduto ou servidão, se realizada por uma prestadora de serviço público, deve ser destinada à modicidade da tarifa relacionada a esse serviço. A receita não pode ser, portanto, direcionada apenas à geração de lucro das empresas. Nesse



contexto, a aprovação do PLS poderia resultar em elevação de tarifas, ou seja, os consumidores pagariam uma tarifa maior para que os municípios tivessem um aumento de arrecadação.

Um exemplo ilustra o impacto potencial acima mencionado.

Conforme regulamentação da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), a receita das distribuidoras de energia elétrica obtida pelo uso de postes por empresas de telecomunicações é compartilhada com os seus consumidores. O valor pago às distribuidoras de energia elétrica pela utilização de postes é definido pela Resolução Conjunta nº 4, de 16 de dezembro de 2014, da Aneel e da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel).

Segundo o Diretor Geral da Aneel, em nota divulgada pela Anatel em seu sítio eletrônico, a receita obtida pelas distribuidoras de energia elétrica com o compartilhamento de postes seria de R\$ 1,2 bilhão, dos quais R\$ 720 milhões (60%) são direcionados à modicidade tarifária, o que permitiria um alívio de 0,4% nas tarifas de energia elétrica e que pode chegar a 1,2% se “tudo estiver regularizado”. Destaco que essa divisão de receita está consubstanciada no Submódulo 2.7 dos Procedimentos de Regulação Tarifária (PRORET), aprovado pela Resolução nº 819, de 19 de junho de 2018.

Nesse contexto, o PLS, ao destinar de 10% da receita da distribuidora de energia elétrica oriunda em pagamentos de empresas que utilizam seus postes, elevará a tarifa de energia elétrica. Tendo como referência os dados apresentados pelo Diretor-Geral da Aneel, a elevação seria de 0,04 ponto percentual (p.p.), podendo chegar a 0,12 p.p caso ocorra a regularização do uso de postes.

Ademais, a medida proposta pela proposição pode ser usada pelas distribuidoras de energia elétrica como desculpa para reduzir seus esforços no combate à ocupação irregular e na oferta de espaço nos postes para outros usos. Isso porque o PLS também reduz a parcela que caberia a essas empresas.

Portanto, no contexto apresentando, a fim de recompensar os municípios, o projeto poderia, mesmo sem pretender, penalizar os consumidores e os esforços de regularização na utilização de postes, dutos, condutos e servidões.



**III – VOTO**

Diante do exposto, voto pela rejeição do PLS nº 310, de 2018.

Sala da Comissão,

, Presidente

Senador Zequinha Marinho, Relator





# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 310, DE 2018

Modifica o art. 73 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, para determinar que percentual do preço pago pela utilização de poste, duto, conduto ou servidão seja destinado ao Município em que eles estejam localizados.

**AUTORIA:** Senador Eduardo Lopes (PRB/RJ)

**DESPACHO:** À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa



[Página da matéria](#)

**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2018**

Modifica o art. 73 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, para determinar que percentual do preço pago pela utilização de poste, duto, conduto ou servidão seja destinado ao Município em que eles estejam localizados.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Acrescenta-se o seguinte § 2º ao art. 73 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, renomeando-se o parágrafo único para § 1º:

“**Art. 73.** .....

§ 1º .....

§ 2º Dez por cento do preço pago pela utilização de poste, duto, conduto ou servidão será entregue pela empresa que o receba para o Município em que aqueles estiverem localizados. (NR)”

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

**JUSTIFICAÇÃO**

O compartilhamento de infraestrutura é a utilização de uma estrutura por várias entidades de forma simultânea. Prestadores de serviços de telecomunicações podem compartilhar vários tipos de infraestrutura com diversas entidades. A Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, conhecida como Lei Geral de Telecomunicações, estabelece o compartilhamento de infraestrutura como obrigação e, também, como direito dos prestadores de

serviços de telecomunicações de interesse coletivo. Nesse sentido, o caput do art. 73 da Lei diz que tais players terão direito à utilização de postes, dutos, condutos e servidões pertencentes ou controlados por prestadora de serviços de telecomunicações ou de outros serviços de interesse público, de forma não discriminatória e a preços e condições justos e razoáveis.

O compartilhamento gera recursos extras para as empresas do setor elétrico. É uma fonte de receita extra, não derivada propriamente do serviço público que lhes foi outorgado. Estas empresas alugam seus postes e outros equipamentos, que se localizam em área pública, para fixação de cabos das empresas do setor de telecomunicações. Ou seja, o espaço público: ruas, praças e outros logradouros públicos, bens de uso comum do povo, são utilizados para gerar lucro para empresas privadas, sem que haja qualquer retorno ou compensação para os Municípios. É uma distorção inaceitável.

A alteração que propomos na Lei Geral de Telecomunicações determina que dez por cento do preço pago pela utilização de poste, duto, conduto ou servidão seja destinado ao Município em que eles estejam localizados. Nada mais justo do que remunerar a municipalidade pelo uso do espaço público para geração de riqueza que, atualmente, é apropriada integralmente pela empresa privada.

Contando com que os senhores Senadores e senhoras Senadoras têm o pleno entendimento da relevância do tema, pedimos apoio para a aprovação da matéria.

Sala das Sessões,

Senador EDUARDO LOPES



## LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 9.472, de 16 de Julho de 1997 - Lei Geral de Telecomunicações - 9472/97

<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9472>

- artigo 73

**5**

**REQ**  
**00061/2019**



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 a possibilidade de geração, distribuição e taxação no setor solar fotovoltaico e demais fontes renováveis de energia.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

1. Ministério de Minas e Energia (MME)
2. Agência Nacional de Energia Elétrica (ANNEE)
3. Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS)
4. Rodrigo Lopes Sauaia – Presidente Executivo da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (ABSOLAR)
5. Walter Abreu – Diretor Regional da Associação Brasileira de Geração Distribuída (ABGD) em Minas Gerais

**JUSTIFICAÇÃO**

Em um cenário de diversidade que define o Brasil, a busca por novos tipos de energia limpa, renovável e sustentável cresce a cada ano e tem como

objetivo oferecer formas de consumo que não agridam o meio ambiente nem agravam o efeito estufa, que tem sido um grande problema global.

Não é nenhuma novidade que uma das formas energéticas na qual o Brasil tem grande potencial é a energia solar, já que é uma forma de energia renovável e limpa além de reduzir a emissão de gases de efeito ou poluentes. Quase metade da energia usada em território brasileiro vem de fontes renováveis, muito acima da média mundial. Na eletricidade, então, o país tem cerca de 80% da sua potência produzida de forma limpa pela força das águas, vento e o sol. E não para por aí: com o crescimento das usinas eólicas e solares fotovoltaicas, a perspectiva é de aumento nesse percentual.

O investimento em energia solar cresce a cada ano. Dados da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) afirmam que, até 2030, o Brasil pode investir até 100 bilhões de reais em energia solar, o que representa cerca de 25% das matrizes de energia de todo o país.

O espaço para expansão do setor é gigantesco, baseado na medição da irradiação solar do país, ou insolação, que só perde para a Austrália no mundo. De acordo com o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE), o território brasileiro recebe mais de 2.200 horas anuais de insolação, o que equivale a 15 trilhões de megawatts.

Apesar de o país possuir toda essa energia oferecida pelo sol, especialistas reclamam que falta estratégia mais ampla do governo para a expansão da energia solar no Brasil. Em entrevista ao Nexo Jornal, de fevereiro de 2018, o Presidente da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar), Rodrigo Sauaia, disse que “Brasil está mais ou menos 15 anos atrasado em relação ao setor fotovoltaico em outros países”.

A energia solar parecia pronta para decolar no Brasil com a instalação de grandes usinas geradoras, mas esse processo está mais complicado do que



parecia. Problemas como: pesada carga tributária; falta de interesse e incentivo do governo; dificuldades de integração da geração com a distribuição; altos custos por causa da importação de componentes, são apenas alguns pontos que retardam o crescimento deste setor.

Visando inserir o Senado Federal nessa importante discussão, integrando a sociedade no debate, que poderá enviar suas preocupações e sugestões através do portal E-Cidadania, proponho a referida audiência pública.

Sala da Comissão, de de .

**Senador Carlos Viana**  
**(PSD - MG)**  
**Senador**



SF/19764.69117-36 (LexEdit)

6

**REQ  
00062/2019**SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO**REQUERIMENTO Nº            DE            - CI**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 90, inciso XIII e art. 142 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de diligência externa nas regiões com gargalo de infraestrutura de abastecimento energético, em suas diversas fontes, bem como com empreendimentos energéticos que possibilitarão a segurança energética no curto e médio prazo, com o objetivo de realizar diligências em empreendimentos do setor energético em construção ou recém-concluídos, para verificar, respectivamente, o cumprimento dos cronogramas de obras e a conexão à infraestrutura existente, tendo em vista o atingimento dos objetivos de segurança energética do País.

**JUSTIFICAÇÃO**

O Brasil se encontra à beira da retomada do crescimento econômico. Pode-se esperar, portanto, o rápido aumento do consumo de energia, seja na forma de energia elétrica, seja na forma de combustíveis. Entretanto, a execução de diversos projetos de infraestrutura, como as refinarias da Petrobras em Pernambuco e no Rio de Janeiro ou a interligação de parques eólicos às redes de transmissão, está atrasada em relação aos cronogramas planejados. Esse

descompasso poderá provocar sérias falhas de abastecimento e tornar-se um obstáculo ao crescimento econômico.

Nesse contexto de ameaça à segurança energética do País, cabe ao Congresso Nacional, conforme determina a Constituição Federal, exercer a fiscalização do setor e indicar ao Poder Executivo medidas que afastem futuras restrições no abastecimento de energia.

Sala da Comissão, 24 de setembro de 2019.

**Senador Marcos Rogério**  
**(DEM - RO)**  
**Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura**



7

**REQ**  
**00063/2019**



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Marcos Rogério

**REQUERIMENTO Nº DE**



Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal e dos arts. 216 e 217 do Regimento Interno do Senado Federal, que sejam prestadas, pelo Senhor Ministro de Estado de Minas e Energia e das Relações Exteriores, Bento Costa Lima Leite de Albuquerque Júnior e Ernesto Henrique Fraga Araújo, informações sobre as negociações envolvendo o Tratado entre a República Federativa do Brasil e a República do Paraguai para o Aproveitamento Hidrelétrico dos Recursos Hídricos do Rio Paraná, pertencentes em condomínio aos dois Países, desde e inclusive o Salto Grande de Sete Quedas ou Salto de Guaíra até a Foz do Rio Iguaçu (Tratado de Itaipu, aprovado pelo Decreto Legislativo nº 23, de 26 de abril de 1973), especialmente no tocante à revisão do anexo C, a ocorrer até 2023:.

Nesses termos, requisita-se:

1. Encaminhamento dos atos, documentos que lhes embasaram, notas técnicas e pareceres sobre o Tratado de Itaipu;
2. Encaminhamento da documentação referente à revisão do anexo C do referido tratado;
3. Remessa das atas das reuniões entre as partes (Brasil e Paraguai), bem como das reuniões prévias realizadas pelos Ministérios de Minas e Energia e das Relações Exteriores para tratar da revisão do Tratado de Itaipu;

4. Notas técnicas e pareceres sobre as propostas para a destinação da energia de Itaipu, tanto aquela referente ao Brasil quanto o excedente não consumido pelo Paraguai.

### JUSTIFICAÇÃO

O Tratado de Itaipu foi aprovado pelo Congresso Nacional, por meio do Decreto Legislativo nº 23, de 26 de abril de 1973. Nele há previsão de revisão das disposições do Anexo C (Bases Financeiras e de Prestação dos Serviços de Eletricidade da ITAIPU Binacional), a ser realizada após cinquenta anos de sua entrada em vigor, ou seja, o exercício de 2023. Precede a referida revisão as negociações entre as partes, a ser realizada com o auxílio dos Ministros de Estado de Minas e Energia e das Relações Exteriores.

Recentemente, foi noticiado que os governos brasileiro e paraguaio estavam adiantados na proposta de revisão, sem haver qualquer menção à necessária participação do Congresso Nacional, a quem caberá aprovar a proposta. Ou seja, sem adotar os preceitos constitucionais de transparência e eficiência na administração pública, foram iniciadas as negociações.

Na década passada, o valor pago pelo Brasil referente ao excedente da energia de Itaipu pertencente ao Paraguai foi majorado. Isso fez com que os consumidores brasileiros tivessem sua conta de energia elétrica aumentada apenas para favorecer a relação entre os dois governos de então, alinhados ideologicamente. Esse antecedente justifica os temores de que na revisão por ocorrer caiba aos consumidores brasileiros, mais uma vez, pagar a conta.

O Tratado de Itaipu é tema relevante e sensível para ambos os signatários, tanto sob a ótica política quanto a econômica. Com o objetivo de



esclarecer em que bases se realizam as renegociações desse Acordo, encaminho o presente requerimento de informações.

Sala das Sessões, 24 de setembro de 2019.

**Senador Marcos Rogério**  
**(DEM - RO)**



SF/19754.72810-10 (LexEdit)