



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 37^a REUNIÃO

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

**26/09/2023
TERÇA-FEIRA
às 09 horas**

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



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**37ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 1ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 26/09/2023.**

37ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA

terça-feira, às 09 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PDL 365/2022 - Não Terminativo -	SENADOR OTTO ALENCAR	12
2	PL 6035/2019 - Não Terminativo -	SENADOR FERNANDO FARIAS	34
3	PL 2084/2022 - Não Terminativo -	SENADOR JAIME BAGATTOLI	48
4	PL 3229/2023 - Não Terminativo -	SENADOR WILDER MORAIS	57
5	PL 634/2020 - Terminativo -	SENADORA MARGARETH BUZETTI	84
6	PL 4430/2020 - Terminativo -	SENADOR WILDER MORAIS	102

7	PL 1949/2021 - Terminativo -	SENADOR CARLOS VIANA	108
8	PL 2773/2022 - Terminativo -	SENADOR JORGE SEIF	120
9	REQ 70/2023 - CI - Não Terminativo -		131
10	REQ 71/2023 - CI - Não Terminativo -		134
11	REQ 72/2023 - CI - Não Terminativo -		138
12	REQ 73/2023 - CI - Não Terminativo -		144
13	REQ 74/2023 - CI - Não Terminativo -		146
14	REQ 75/2023 - CI - Não Terminativo -		150
15	REQ 76/2023 - CI - Não Terminativo -		154
16	REQ 77/2023 - CI - Não Terminativo -		155

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Confúcio Moura

VICE-PRESIDENTE: Senadora Augusta Brito

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES

SUPLENTES

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

Jayme Campos(UNIÃO)(2)	MT 3303-2390 / 2384 / 2394	1 Efraim Filho(UNIÃO)(2)	PB 3303-5934 / 5931
Soraya Thronicke(PODEMOS)(2)	MS 3303-1775	2 Alan Rick(UNIÃO)(2)(5)(10)	AC 3303-6333
Rodrigo Cunha(PODEMOS)(2)	AL 3303-6083	3 Jader Barbalho(MDB)(2)(6)(5)(10)	PA 3303-9831 / 9827 / 9832
Eduardo Braga(MDB)(2)	AM 3303-6230	4 Fernando Farias(MDB)(2)(5)(10)	AL 3303-6266 / 6293
Veneziano Vital do Rêgo(MDB)(2)	PB 3303-2252 / 2481	5 Marcelo Castro(MDB)(2)(10)	PI 3303-6130 / 4078
Confúcio Moura(MDB)(2)	RO 3303-2470 / 2163	6 Zequinha Marinho(PODEMOS)(2)(10)(14)	PA 3303-6623
Carlos Viana(PODEMOS)(2)	MG 3303-3100	7 Cid Gomes(PDT)(2)(10)	CE 3303-6460 / 6399
Weverton(PDT)(2)	MA 3303-4161 / 1655	8 Alessandro Vieira(MDB)(2)(10)	SE 3303-9011 / 9014 / 9019
Izalci Lucas(PSDB)(2)	DF 3303-6049 / 6050	9 Randolfe Rodrigues(REDE)(2)(10)	AP 3303-6777 / 6568

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

Daniella Ribeiro(PSD)(4)	PB 3303-6788 / 6790	1 Irajá(PSD)(4)	TO 3303-6469 / 6474
Vanderlan Cardoso(PSD)(4)	GO 3303-2092 / 2099	2 Sérgio Petecão(PSD)(4)(11)(13)	AC 3303-4086 / 6708 / 6709
Lucas Barreto(PSD)(4)	AP 3303-4851	3 Margareth Buzetti(PSD)(4)	MT 3303-6408
Otto Alencar(PSD)(4)(8)	BA 3303-3172 / 1464 / 1467	4 Omar Aziz(PSD)(4)	AM 3303-6579 / 6581
Augusta Brito(PT)(4)	CE 3303-5940	5 Humberto Costa(PT)(4)	PE 3303-6285 / 6286
Teresa Leitão(PT)(4)	PE 3303-2423	6 Rogério Carvalho(PT)(4)	SE 3303-2201 / 2203
Beto Faro(PT)(4)	PA 3303-5220	7 Fabiano Contarato(PT)(4)	ES 3303-9054 / 6743
Chico Rodrigues(PSB)(4)	RR 3303-2281	8 Jorge Kajuru(PSB)(4)	GO 3303-2844 / 2031

Bloco Parlamentar Vanguarda(PL, NOVO)

Marcos Rogério(PL)(1)(12)	RO 3303-6148	1 Jaime Bagatoli(PL)(1)	RO 3303-2714
Wilder Morais(PL)(1)	GO 3303-6440	2 Jorge Seif(PL)(1)	SC 3303-3784 / 3807
Eduardo Gomes(PL)(1)	TO 3303-6349 / 6352	3 Astronauta Marcos Pontes(PL)(1)	SP 3303-1177 / 1797

Bloco Parlamentar Aliança(PP, REPUBLICANOS)

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

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



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA

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

Em 26 de setembro de 2023
(terça-feira)
às 09h

PAUTA

37^a Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

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

Retificações:

1. Inclusão de novo item na pauta (21/09/2023 15:12)
2. Retirada o Item 9 da pauta. (PL 2263/23) (25/09/2023 11:32)
3. Inclusão de novos itens na pauta. (25/09/2023 12:06)
4. Novo relatório do PL 1949/2021 (25/09/2023 17:21)
5. Textos do item 4 (tramitação conjunta) (25/09/2023 17:32)
6. Correção do item 8 (PL 2773/2022) (25/09/2023 17:48)

PAUTA

ITEM 1

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 365, DE 2022

- Não Terminativo -

Susta as Resoluções Normativas Aneel nºs 1.024, de 28 de junho de 2022, que “Aprova os Submódulos 7.4, 9.4 e 10.5 dos Procedimentos de Regulação Tarifária – PRORET, e revoga as Resoluções Normativas nº 349, de 13 de janeiro de 2009 e nº 559, de 27 de junho de 2013”, e 1.041, de 20 de setembro de 2022, que “Aprova novas versões dos Submódulos 7.4 e 9.4 dos Procedimentos de Regulação Tarifária – PRORET, aplicáveis às concessionárias de serviço público de transmissão de energia elétrica”.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Otto Alencar

Relatório: Pela aprovação

Observações:

1. *Após exame da CI, a matéria vai à CCJ*
2. *Em 5/07/2023 é realizada audiência pública de instrução do projeto*
3. *Em 29/08/2023 o Senador Luiz Carlos Heinze apresenta voto em separado, pela rejeição da matéria*
4. *Em 1/09/2023 o Senador Jader Barbalho apresenta voto em separado, pela rejeição do projeto*
5. *Votação simbólica*

Textos da pauta:

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

ITEM 2

PROJETO DE LEI N° 6035, DE 2019

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000, com o objetivo de destinar recursos aos Municípios para realização de projetos de eficiência energética nos sistemas de iluminação pública.

Autoria: Senador Veneziano Vital do Rêgo

Relatoria: Senador Fernando Farias

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

1. *Após o exame da CI, a matéria vai à CAE, terminativamente*
2. *Votação simbólica*

Textos da pauta:

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

ITEM 3

PROJETO DE LEI N° 2084, DE 2022

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre limites de dimensões para veículos articulados.

Autoria: Senador Jorginho Mello

Relatoria: Senador Jaime Bagattoli

Relatório: Pela rejeição

Observações:

1. Após exame na CI, o projeto vai à CCJ, em decisão terminativa

2. Votação simbólica

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

ITEM 4

TRAMITAÇÃO CONJUNTA
PROJETO DE LEI N° 3229, DE 2023

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios.

Autoria: Senador Rogerio Marinho

Textos da pauta:

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

TRAMITA EM CONJUNTO
PROJETO DE LEI N° 5230, DE 2019

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências, para prorrogar o prazo dos municípios para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana.

Autoria: Senador Esperidião Amin

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

Relatoria: Senador Wilder Morais

Relatório: Pela aprovação do PL 3229/2023, com a emenda que apresenta, e pela declaração de prejudicialidade do PL 5230/2019

Observações:

1. Após análise na CI, os projetos vão à CDR, em decisão terminativa

2. Votação simbólica

ITEM 5

PROJETO DE LEI N° 634, DE 2020

- Terminativo -

Altera a Lei nº 13.116, de 20 de abril de 2015, que “estabelece normas gerais para implantação e compartilhamento da infraestrutura de telecomunicações e altera as Leis nº 9.472, de 16 de julho de 1997, 11.934, de 5 de maio de 2009, e 10.257, de 10 de julho de 2001”, para aprimorar o processo de licenciamento para instalação de infraestrutura de telecomunicações.

Autoria: Senador Marcos do Val

Relatoria: Senadora Margareth Buzetti

Relatório: Pela aprovação com as quatro emendas que apresenta

Observações:

Votação nominal

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

ITEM 6

PROJETO DE LEI N° 4430, DE 2020

- Terminativo -

Dispõe sobre a federalização da rodovia TO-335.

Autoria: Senador Irajá

Relatoria: Senador Wilder Moraes

Relatório: Pela aprovação

Observações:

Votação nominal

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

ITEM 7

PROJETO DE LEI N° 1949, DE 2021

- Terminativo -

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

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Carlos Viana

Relatório: Pela aprovação do projeto e rejeição da emenda nº 1

Observações:

1. *Em 19/09/2023 é realizada audiência pública de instrução da matéria*
2. *Em 25/09/2023 a Senadora Augusta Brito apresenta a emenda nº 1*
3. *Votação nominal*

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

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

ITEM 8

PROJETO DE LEI N° 2773, DE 2022

- Terminativo -

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para dispor sobre a instalação de áreas de escape (“caixa de brita”) nas rodovias localizadas em regiões serranas.

Autoria: Senador Mecias de Jesus

Relatoria: Senador Jorge Seif

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

1. Se aprovado o substitutivo, a matéria será submetida a turno suplementar, nos termos do art. 282 do RISF
2. Votação nominal

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

ITEM 9

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA N° 70, DE 2023

Requer, os termos do art. 90, inciso XIII, e art. 142 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de diligência externa em Belo Horizonte, com o objetivo de acompanhar o andamento do contrato de concessão do metrô de Belo Horizonte, sob a responsabilidade do Grupo Comporte.

Autoria: Senador Carlos Viana

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 10

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA N° 71, DE 2023

Requer, nos termos do art. 58, § 2º, II e V, da Constituição Federal, e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que seja convidado a comparecer a esta Comissão o Senhor Sandoval de Araújo Feitosa Neto, Diretor-Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica, a fim de prestar informações sobre a composição da tarifa de energia elétrica, o risco de as tarifas ficarem mais caras nas regiões do país com maiores complexidades socioeconômicas e eventuais medidas necessárias para se enfrentar as causas do problema.

Autoria: Senador Jader Barbalho

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 11

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA N° 72, DE 2023

Requer, nos termos do art. 58, § 2º, V, da Constituição Federal, que seja convidado o Senhor Enio José Verri, Diretor-Geral Brasileiro de Itaipu, a comparecer a esta Comissão, a fim de prestar informações sobre a composição da tarifa aplicada à energia elétrica comercializada pela usina hidrelétrica de Itaipu.

Autoria: Senador Esperidião Amin

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

ITEM 12

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA N° 73, DE 2023

Requer a Inclusão de um representante da Associação Nacional dos Servidores Efetivos das Agências Reguladoras Federais (UNAREG), na audiência pública objeto do REQ 66/2023.

Autoria: Senador Jorge Kajuru

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

ITEM 13

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA N° 74, DE 2023

Requer, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater o novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), lançado pelo governo em agosto de 2023.

Autoria: Senador Confúcio Moura

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

ITEM 14

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA N° 75, DE 2023

Requer realização de Audiência Pública com o objetivo de discutir o potencial e os entraves da exploração de potássio no Brasil.

Autoria: Senadora Tereza Cristina

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

ITEM 15

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA N° 76, DE 2023

Requer, nos termos do art. 96-A do Regimento Interno do Senado Federal, audiência pública com a presença do Diretor-Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica para prestar contas sobre o exercício de suas atribuições e o desempenho da agência, bem como para apresentar avaliação das políticas públicas no âmbito de suas competências, incluindo o aumento na tarifa de energia elétrica do Estado do Amapá proposto pela Agência Nacional de Energia Elétrica.

Autoria: Senador Randolfe Rodrigues

ITEM 16**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA N° 77, DE 2023**

Requer que sejam convidados a comparecer à Comissão de Serviços de Infraestrutura os convidados que menciona, a fim de prestar informações sobre a revisão tarifária extraordinária da Companhia de Eletricidade do Amapá - CEA aprovada pela ANEEL em percentual médio de 44,41%.

Autoria: Senador Lucas Barreto

1

PARECER N° , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 365, de 2022, do Deputado Danilo Forte, que *susta as Resoluções Normativas Aneel nºs 1.024, de 28 de junho de 2022, que “Aprova os Submódulos 7.4, 9.4 e 10.5 dos Procedimentos de Regulação Tarifária – PRORET, e revoga as Resoluções Normativas nº 349, de 13 de janeiro de 2009 e nº 559, de 27 de junho de 2013”, e 1.041, de 20 de setembro de 2022, que “Aprova novas versões dos Submódulos 7.4 e 9.4 dos Procedimentos de Regulação Tarifária – PRORET, aplicáveis às concessionárias de serviço público de transmissão de energia elétrica”.*

Relator: Senador **OTTO ALENCAR**

I – RELATÓRIO

Foi remetido para análise e deliberação da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Decreto Legislativo (PDL) nº 365, de 2022, de autoria do Deputado Danilo Forte, para sustar resoluções normativas da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), e que cito: Resolução Normativa nº 1.024, de 28 de junho de 2022, que trata dos procedimentos de regulação tarifária, e Resolução Normativa nº 1.041, de 20 de setembro de 2022.

A proposição é composta por dois artigos, sendo que o primeiro promove a sustação referida na ementa e o segundo contém a cláusula de vigência imediata.

O autor da matéria na Câmara dos Deputados alega que a alteração promovida pela agência reguladora desestabilizara as tarifas de uso do sistema de transmissão de forma imediata e sem transição, o que, para ele,

torna mais caro implantar projetos nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste por conta da distância entre eles e os grandes centros consumidores.

O PDL foi aprovado pela Câmara dos Deputados em 09 de novembro de 2022 e remetido para apreciação do Senado Federal.

No plenário, foram apresentados os requerimentos de nº 743 e 744, de autoria do Senador Luiz Carlos Heinze, solicitando oitiva da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) e da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), respectivamente.

Em 16 de março da presente sessão legislativa, a matéria foi remetida para essa comissão, e para Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), cabendo à última decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Em consonância com o art. 97 e com o art. 104, inciso II, ambos do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura a análise e emissão de parecer sobre as matérias que lhe forem distribuídas, como é o caso do PDL nº 365, de 2022.

A proposição que se encontra em análise está, na forma, dentro das competências exclusivas do Congresso Nacional prevista no inciso V do art. 49 da Constituição Federal, que nos incumbe de *sustar atos normativos do Poder Executivo que exorbitem do poder regulamentar*.

No que diz respeito às normas a serem sustadas, farei um breve resumo: em 1º de julho de 2021, a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) iniciou a Consulta Pública nº 39 para debater a possibilidade de suspender a estabilidade da tarifa aplicada aos geradores (aprovada pela Resolução Normativa nº 1.024/2022) e intensificar o sinal locacional na tarifa de transmissão de energia elétrica (aprovado pela Resolução Normativa nº 1.041/2022).

Segundo os estudos apresentados pela ANEEL na Análise de Impacto Regulatório nº 02/2021, há previsão de um aumento médio nas tarifas de 13%. A geração enfrentaria um aumento médio de 24%, enquanto

as distribuidoras teriam um aumento de 5%, e apenas os consumidores livres teriam uma redução média de 16%.

No entanto, essa mudança resultaria em um aumento nos custos de geração, devido à incorporação das novas tarifas de transmissão com sinal locacional intensificado e ao risco assumido com o fim da estabilidade da tarifa dos geradores.

Considerando que a geração tem um impacto muito maior no custo final da energia elétrica do que a transmissão, o impacto global final será negativo para todos os consumidores, independentemente da região do país.

A política energética para expansão da transmissão e geração de energia elétrica deve buscar minimizar o custo global percebido pelos consumidores.

No Brasil, há um trade-off entre produzir energia elétrica próxima ao consumo, com custos menores de transmissão, e explorar os melhores potenciais energéticos, que oferecem maiores fatores de capacidade e menores custos de geração.

O objetivo do sinal locacional é orientar os novos consumidores a se instalarem próximos à geração e os novos geradores a se instalarem próximos aos consumidores, a fim de minimizar a necessidade de investimentos em transmissão.

O sinal locacional não deve ser aplicado para incentivar a realocação de geradores e consumidores já estabelecidos, pois isso acarretaria a perda de investimentos já realizados tanto na geração e consumo quanto na transmissão, prejudicando a modicidade tarifária.

A intensidade do sinal locacional deve levar em consideração aspectos prospectivos, como a evolução do mercado consumidor e da matriz energética, bem como outras variáveis relevantes para a formação de custos, como custo do solo, mão de obra, transporte, mobilização, e aspectos sociais, como distribuição de renda e impacto ambiental, que são importantes para avaliar a relação entre custo e benefício social.

A nova sistemática de cálculo da TUST da ANEEL, que inclui o sinal locacional, encarece o custo de geração de energia nas regiões Norte e Nordeste e parte do Centro-Oeste (onde estão os melhores potenciais para

projetos de energias renováveis) e barateia o custo de geração no Sul e Sudeste. Como efeito teríamos uma migração de projetos de geração, apesar de nossos melhores recursos renováveis estarem no Norte e Nordeste e parte do Centro-Oeste. É uma política ineficiente do ponto de vista de utilização dos nossos recursos naturais e equivocada. E, como política, não deveria ser formulada pela ANEEL.

Acreditamos que a intensificação do sinal locacional é uma medida de política pública que abrange aspectos além da competência regulatória da ANEEL, como desenvolvimento social, emprego, distribuição de renda e mudança climática. Além disso, a estabilização das tarifas é benéfica tanto para geradores quanto para consumidores, contribuindo significativamente para a modicidade de preços e tarifas.

No entanto, a ANEEL decidiu afastar essa estabilização sem fundamentação adequada em análise de impacto regulatório e análise de custo e benefício para investigar o impacto global no preço final da energia elétrica. As regras de transição estabelecidas também foram consideradas insuficientes, gerando insegurança jurídica e regulatória. Assim, acreditamos que a proposição da ANEEL apresenta inconstitucionalidade formal, por exorbitância do poder regulamentar.

Por isso, entendemos que as resoluções normativas em epígrafe vão além do poder regulamentar delegado para as agências reguladoras.

III – VOTO

Pelo exposto, somos pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 365, de 2022.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO

Nº 365, DE 2022

Susta as Resoluções Normativas Aneel nºs 1.024, de 28 de junho de 2022, que “Aprova os Submódulos 7.4, 9.4 e 10.5 dos Procedimentos de Regulação Tarifária – PRORET, e revoga as Resoluções Normativas nº 349, de 13 de janeiro de 2009 e nº 559, de 27 de junho de 2013”, e 1.041, de 20 de setembro de 2022, que “Aprova novas versões dos Submódulos 7.4 e 9.4 dos Procedimentos de Regulação Tarifária – PRORET, aplicáveis às concessionárias de serviço público de transmissão de energia elétrica”.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

- Texto do projeto de decreto legislativo
- Legislação citada
- Projeto original
http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarIntegra?codteor=2210408&filename=PDL-365-2022



[Página da matéria](#)



Susta as Resoluções Normativas Aneel nºs 1.024, de 28 de junho de 2022, que “Aprova os Submódulos 7.4, 9.4 e 10.5 dos Procedimentos de Regulação Tarifária - PRORET, e revoga as Resoluções Normativas nº 349, de 13 de janeiro de 2009 e nº 559, de 27 de junho de 2013”, e 1.041, de 20 de setembro de 2022, que “Aprova novas versões dos Submódulos 7.4 e 9.4 dos Procedimentos de Regulação Tarifária - PRORET, aplicáveis às concessionárias de serviço público de transmissão de energia elétrica”.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Ficam sustadas, nos termos do inciso V do *caput* do art. 49 da Constituição Federal, as Resoluções Normativas Aneel nºs 1.024, de 28 de junho de 2022, que “Aprova os Submódulos 7.4, 9.4 e 10.5 dos Procedimentos de Regulação Tarifária - PRORET, e revoga as Resoluções Normativas nº 349, de 13 de janeiro de 2009 e nº 559, de 27 de junho de 2013”, e 1.041, de 20 de setembro de 2022, que “Aprova novas versões dos Submódulos 7.4 e 9.4 dos Procedimentos de Regulação Tarifária - PRORET, aplicáveis às concessionárias de serviço público de transmissão de energia elétrica”.

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 9 de novembro de 2022.

ARTHUR LIRA
Presidente



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 582 /2022/SGM-P

Brasília, 9 de novembro de 2022.

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

Assunto: Envio de Projeto de Decreto Legislativo para apreciação

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à consideração do Senado Federal, o Projeto de Decreto Legislativo nº 365, de 2022, da Câmara dos Deputados, que “Susta as Resoluções Normativas Aneel nºs 1.024, de 28 de junho de 2022, que “Aprova os Submódulos 7.4, 9.4 e 10.5 dos Procedimentos de Regulação Tarifária – PRORET, e revoga as Resoluções Normativas nº 349, de 13 de janeiro de 2009 e nº 559, de 27 de junho de 2013”, e 1.041, de 20 de setembro de 2022, que “Aprova novas versões dos Submódulos 7.4 e 9.4 dos Procedimentos de Regulação Tarifária – PRORET, aplicáveis às concessionárias de serviço público de transmissão de energia elétrica”.

Atenciosamente,



ARTHUR LIRA
Presidente da Câmara dos Deputados



Documento : 93682 - 2

LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>

- art49_cpt_inc5



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

VOTO EM SEPARADO Nº , DE 2023

Perante a COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 365, de 2022, do Deputado Danilo Forte, que susta as *Resoluções Normativas Aneel nºs 1.024, de 28 de junho de 2022, que “Aprova os Submódulos 7.4, 9.4 e 10.5 dos Procedimentos de Regulação Tarifária – PRORET, e revoga as Resoluções Normativas nº 349, de 13 de janeiro de 2009 e nº 559, de 27 de junho de 2013”, e 1.041, de 20 de setembro de 2022, que “Aprova novas versões dos Submódulos 7.4 e 9.4 dos Procedimentos de Regulação Tarifária – PRORET, aplicáveis às concessionárias de serviço público de transmissão de energia elétrica”.*

Relator: Senador **LUIS CARLOS HEINZE**

I – RELATÓRIO

O Presidente do Senado Federal, ilustre Senador Rodrigo Pacheco, submeteu, mediante despacho a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura – CI -, o Projeto de Decreto Legislativo – PDL - nº 365, de 2022, de autoria do deputado Danilo Forte. A proposta susta as resoluções 1.024, de 28 de junho de 2022, e 1.041, de 20 de setembro de 2022, ambas expedidas



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

pela Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL - para regulação dos procedimentos para cálculo e rateio dos custos de transmissão do Sistema Interligado Nacional - SIN.

Composta por dois artigos que basicamente sustam e declaram a vigência imediata, a matéria de autoria da Câmara dos Deputados informa haver desestabilização das tarifas de uso do sistema de transmissão de forma imediata e sem transição, encarecendo projetos de energia elétrica a serem implantados nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste devido ao superávit e, consequente, exportação para demais centros consumidores.

A matéria foi protocolada na Câmara dos Deputados em 19 de outubro de 2022 e inserida na ordem do dia em 1º de novembro do ano passado por requerimento do deputado Elmar Nascimento. Na Câmara, o deputado Juscelino Filho foi relator da proposição pelas comissões de Minas e Energia e de Constituição e Justiça e de Cidadania. No dia 9 de novembro de 2022, apenas 21 dias após sua apresentação, o PDL foi aprovado e remetido à apreciação do Senado Federal.

Apresentei os requerimentos de nºs 743 e 744, de 2022, para que fosse realizada oitiva pela presente Comissão e pela Comissão de Assuntos Econômicos - CAE. A presidência desta Casa, em 16 de março de 2023, remeteu a matéria para apreciação por esta CI, e posteriormente, pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ.

Em seguida, sugeri a realização de Audiência Pública, que foi prontamente atendida e realizada em 5 de julho de 2023, contando com a participação: do autor do PDL, o ilustre Deputado Danilo Forte; do Sr. Leandro Caixeta, Assessor da Aneel; do Diretor de Regulação e Mercado da Engie Brasil, Sr. Marcos Keller Amboni; do Sr. José Wanderley Marangon Lima; do Diretor Técnico da Associação Brasileira de Energia Eólica e Novas Tecnologias – ABEEólica -, Sr. Sandro Yamamoto; do Subsecretário de Assuntos Econômicos e Regulatórios do Ministério de Minas e Energia, Sr. Gustavo Manfrim; do Superintendente da Diretoria de Estudos de Energia Elétrica da EPE, Sr. Thiago de Faria Rocha Dourado Martins; do Presidente da Frente Nacional dos Consumidores de Energia, Sr. Luiz Eduardo Barata Ferreira; do Presidente da Associação Brasileira de Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres – Abrace -, Sr. Paulo Pedrosa; do Presidente do Instituto Acende Brasil, Sr. Claudio Salles; e do Presidente da Associação Brasileira de Distribuidores de Energia Elétrica – Abradee -, Sr. Marcos Aurélio Madureira.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

Em 6 de Julho de 2023, foi apresentado pelo relator, o ilustre Senador Otto Alencar, voto favorável ao PDL nº 365, de 2022.

Foram recebidas duas manifestações de entidades da sociedade civil pela rejeição da matéria: o Fórum das Associações do Setor Elétrico – FASE - e o Sindicato da Indústria de Energias Renováveis do Rio Grande do Sul - Sindienergia-RS.

Não foram apresentadas emendas à matéria.

É o relatório.

II – ANÁLISE

É de nossa competência avaliar e emitir parecer sobre as matérias distribuídas, nos termos dos arts. 97 e 104, inciso II, do Regimento Interno do Senado Federal - RISF. É o que faremos quanto ao PDL nº 365, de 2022.

A Aneel buscou, basicamente, regulamentar dispositivos legais que tratavam sobre o sinal locacional, como demonstro a seguir. A Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, a partir das alterações promovidas pela Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, estabelece como competência da Aneel:

Art.	3º
------	----

.....

.....

XVIII – definir as tarifas de uso dos sistemas de transmissão e distribuição, sendo que as de transmissão devem ser baseadas nas seguintes diretrizes:

.....

.....

b) utilizar sinal locacional visando a assegurar maiores encargos para os agentes que mais onerem o sistema de transmissão;



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

As resoluções normativas nº 1.024, de 28 de junho de 2022, e nº 1.041, de 20 de setembro de 2022, ambas da Aneel, aprovadas recentemente pelo colegiado da agência, após o processo de consulta pública e audiência pública apenas aperfeiçoaram o que já estava vigente no tocante ao normativo sobre a alínea “b”, acima citada. Registre-se ainda que o debate durou quase cinco anos - 408 dias de contribuições e cinco fases.

Constata-se que há legislação sobre o tema e a ANEEL é competente para regulamentá-la, sendo esses pontos suficientes para o arquivamento do presente PDL, uma vez que esse tem o condão de sustar atos normativos que exorbitem o respectivo poder regulamentar, conforme dispõe o artigo 49, inciso V da Constituição da República Federativa do Brasil, senão vejamos:

"Art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional:
 V - sustar os atos normativos do Poder Executivo que exorbitem do poder regulamentar ou dos limites de delegação legislativa;"

Há que se ponderar que, manter o PDL 365 de 2022, ocasiona em insegurança jurídica ao enfrentar as competências legais, atribuídas por esta Casa, à Agência Reguladora.

Isto posto, analisando o mérito da proposição para além de suas devidas competências, não se constataram embasamentos técnicos sobre a afirmação de desestabilização das tarifas de uso do sistema de transmissão, sequer ainda, de forma imediata e sem transição.

Dos fatos afirmados publicamente, a ANEEL abriu a discussão sobre o objeto da Resolução Normativa nº 1.024, por sua vez, alvo do Projeto de Decreto Legislativo 365 de 2022, com a Consulta Pública Nº 04 de 2018, e, em 2021, a agência retomou a discussão por meio de nova Consulta Pública, Nº 39 de 2021.

Há evidência que, aberto para o detalhamento e consulta de toda a sociedade, foram sete alternativas estudadas com dados reais do Sistema Elétrico Brasileiro. A alternativa aprovada, tratou de um cenário conservador e com um período de transição gradativo de cinco anos para os agentes e consumidores, além de dispor de um mecanismo de proteção contra variações abruptas nas tarifas de uso da transmissão. O melhor interesse da ANEEL, fica evidenciado pelo processo citado, e, me parece ser, a sociedade como um todo, não os interesses individuais.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

Durante a audiência pública da Comissão de Serviços de Infraestrutura para o debate do citado PDL, foram mencionadas dúvidas sobre a tarifa final para o consumidor cativo brasileiro ter aumentado, acima da inflação, desde a aprovação da Resolução Normativa aqui aludida.

Cabe destacar que a nova metodologia aprovada pela ANEEL ainda não começou a ser aplicada e, a partir deste ano, produzirá efeito gradual, por etapas, durante um período de transição, como ressaltado antes, de até cinco anos. Logo, ainda não gerou nenhum efeito de redução ou aumento de custos para os consumidores e demais usuários do setor.

Assim, aumentos ocorridos nas tarifas para os usuários nestes últimos anos devem ser atribuídos a outras siglas, como, por exemplo, o aumento do custo do setor de transmissão, ocorrido pela necessidade de expansão dessa infraestrutura, decorrente das usinas de geração estarem cada vez mais distantes dos centros de consumo.

É de suma importância diferenciarmos o que afeta a tarifa final para o consumidor e pode resultar em aumento ou retração. Sobre a conta final, existem parcelas de distribuição, encargos setoriais, perdas elétricas setoriais, indenizações referentes às concessões de transmissão antecipadas em 2013, e, por fim, a transmissão por ela própria, esta sim, escopo da metodologia da ANEEL, mas que ainda não teve o seu efeito aplicado, pois, reiterando, está passando pelo período de transição acima explicitado.

A supracitada parcela da transmissão, resultante da tarifa de uso da transmissão, não pode ser responsabilizada individualmente pelos preços finais da energia para o consumidor. Os estudos destacados pela Resolução Normativa nº 1024 visaram melhorar o uso do sistema elétrico brasileiro como um todo e mostraram reduções da tarifa de transmissão para consumidores finais do Norte e Nordeste desde 30/06/2023, como explicitado na Nota Técnica Nº 43 de 2023, da SRT da ANEEL.

Avença-se dizer que, quando objetivamos o melhor uso de qualquer ativo, reduzem-se, no longo prazo, necessidades de obras e, assim, custos para o Brasil, o que consequentemente reduzirá, ainda mais, a tarifa de uso da transmissão para o usuário final e para os agentes.

Essa redução pode, no médio prazo, inclusive, servir de agente propulsor para atrair a indústria para os estados em que as tarifas de transmissão reduzem, como o Nordeste e o Norte.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

Outrossim, não me parece correto afirmar que a mudança na metodologia aprovada pela ANEEL irá inviabilizar os empreendimentos eólicos e solares. Os relatórios públicos dos últimos leilões de energia nova não demonstraram tal sentimento, ainda, tiveram como ganhadores usinas, solares e eólicas, com deságios consideráveis, mostrando que os empreendimentos em questão continuam, e continuarão, competitivos.

Como se não bastasse os argumentos jurídicos que demonstram que a ANEEL, em nenhuma hipótese, exorbitou suas competências na edição da Resolução que ora se combate, resta incontroverso que a norma editada alcança ganhos efetivos para o setor elétrico como um todo, dá o sinal adequado à tarifa de transmissão e dispõe de uma transição adequada para sua total implementação.

Dessa forma, no quesito de constitucionalidade, o PDL simplesmente olvida de observar que, de fato e de efeito, não há inovação alguma a ser sustada, mas apenas o desejo de grupos de interesse de, por meios tortos, manter ganhos a partir de meticulosas tramas da estrutura regimental que, acertadamente, foram aperfeiçoadas pela agência dentro do que manda a lei e a boa prática regulatória.

Caso o Parlamento assim deseje, ele mesmo pode alterar a lei e promover o que anseia, pela via que a Constituição Federal prevê, e nesse caso é a proposição de legislação ordinária ao setor elétrico, e não o PDL que ora analisamos.

III – VOTO

Face ao que apresento quanto ao Projeto de Decreto Legislativo nº 365, de 2022, e a natureza dos atos que ele busca sustar, voto contrariamente ao entendimento do relator, ou seja, **pela rejeição** da proposição por esta comissão.

Sala da Comissão,

Senador Confúcio Moura, Presidente



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

Senador Luis Carlos Heinze, Relator

CSC

**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador JADER BARBALHO (MDB/PA)

VOTO EM SEPARADO Nº , DE 2023

Perante a COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 365, de 2022, do Deputado Danilo Forte, que susta as Resoluções Normativas Aneel nºs 1.024, de 28 de junho de 2022, que “Aprova os Submódulos 7.4, 9.4 e 10.5 dos Procedimentos de Regulação Tarifária – PRORET, e revoga as Resoluções Normativas nº 349, de 13 de janeiro de 2009 e nº 559, de 27 de junho de 2013”, e 1.041, de 20 de setembro de 2022, que “Aprova novas versões dos Submódulos 7.4 e 9.4 dos Procedimentos de Regulação Tarifária – PRORET, aplicáveis às concessionárias de serviço público de transmissão de energia elétrica”.

Relator: Senador **JADER BARBALHO**

I – RELATÓRIO

O Presidente do Senado Federal, ilustre Senador Rodrigo Pacheco, submeteu, mediante despacho a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura – CI -, o Projeto de Decreto Legislativo – PDL - nº 365, de 2022, de autoria do deputado Danilo Forte. A proposta susta as resoluções 1.024, de 28 de junho de 2022, e 1.041, de 20 de setembro de 2022, ambas expedidas pela Agência Nacional de Energia Elétrica –

**SENADO FEDERAL****Gabinete do Senador JADER BARBALHO (MDB/PA)**

ANEEL - para regulação dos procedimentos para cálculo e rateio dos custos de transmissão do Sistema Interligado Nacional - SIN.

Composta por dois artigos que basicamente sustam e declaram a vigência imediata, a matéria de autoria da Câmara dos Deputados informa haver desestabilização das tarifas de uso do sistema de transmissão de forma imediata e sem transição, encarecendo projetos de energia elétrica a serem implantados nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste devido ao superávit e, consequente, exportação para demais centros consumidores.

A matéria foi protocolada na Câmara dos Deputados em 19 de outubro de 2022 e inserida na ordem do dia em 1º de novembro do ano passado por requerimento do deputado Elmar Nascimento. Na Câmara, o deputado Juscelino Filho foi relator da proposição pelas comissões de Minas e Energia e de Constituição e Justiça e de Cidadania. No dia 9 de novembro de 2022, apenas 21 dias após sua apresentação, o PDL foi aprovado e remetido à apreciação do Senado Federal.

Foram apresentados os requerimentos de nºs 743 e 744, de 2022, de autoria do Senador Luiz Carlos Heinze, para que fosse realizada oitiva pela presente Comissão e pela Comissão de Assuntos Econômicos - CAE. A presidência desta Casa, em 16 de março de 2023, remeteu a matéria para apreciação por esta CI, e posteriormente, pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ.

No dia 5 de julho de 2023, foi realizada Audiência Pública para tratar sobre a matéria, contando com a participação: do autor do PDL, o Deputado Danilo Forte; do Sr. Leandro Caixeta, Assessor da Aneel; do Diretor de Regulação e Mercado da Engie Brasil, Sr. Marcos Keller

**SENADO FEDERAL****Gabinete do Senador JADER BARBALHO (MDB/PA)**

Amboni; do Sr. José Wanderley Marangon Lima; do Diretor Técnico da Associação Brasileira de Energia Eólica e Novas Tecnologias – ABEEólica -, Sr. Sandro Yamamoto; do Subsecretário de Assuntos Econômicos e Regulatórios do Ministério de Minas e Energia, Sr. Gustavo Manfrim; do Superintendente da Diretoria de Estudos de Energia Elétrica da EPE, Sr. Thiago de Faria Rocha Dourado Martins; do Presidente da Frente Nacional dos Consumidores de Energia, Sr. Luiz Eduardo Barata Ferreira; do Presidente da Associação Brasileira de Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres – Abrace -, Sr. Paulo Pedrosa; do Presidente do Instituto Acende Brasil, Sr. Claudio Salles; e do Presidente da Associação Brasileira de Distribuidores de Energia Elétrica – Abradee -, Sr. Marcos Aurélio Madureira.

Em 6 de Julho de 2023, foi apresentado pelo relator, o ilustre Senador Otto Alencar, voto favorável ao PDL nº 365, de 2022.

Foram recebidas duas manifestações de entidades da sociedade civil pela rejeição da matéria: o Fórum das Associações do Setor Elétrico – FASE - e o Sindicato da Indústria de Energias Renováveis do Rio Grande do Sul - Sindienergia-RS.

Não foram apresentadas emendas à matéria.

É o relatório.

II - ANÁLISE

É da competência dos membros desta comissão avaliar e emitir parecer sobre as matérias distribuídas, nos termos dos arts. 97 e 104, inciso II, do Regimento Interno do Senado Federal - RISF.

**SENADO FEDERAL****Gabinete do Senador JADER BARBALHO (MDB/PA)**

O Projeto de Decreto Legislativo nº 365/2022, de iniciativa do Dep. Federal Danilo Forte (do União-CE), prevê a sustação das Resoluções Normativas nºs 1.024/2022 (aprova os Submódulos 7.4, 9.4 e 10.5 dos Procedimentos de Regulação Tarifária-PRORET), e a revogação das Resoluções Normativas nº 349/2009, 559/2013, e 1.041/2022, todas da ANEEL, também acerca dos PRORET, aplicáveis às concessionárias de transmissão de energia elétrica.

Em resumo, segundo o PDL, as citadas resoluções resultaram na desestabilização da TUST, com aplicação imediata, de modo a extrapolar as prerrogativas daquela agência, sobretudo depois que a Câmara dos Deputados já havia manifestado interesse na alteração das diretrizes previstas no art. 3º, da Lei nº 9.427/1996, por via da MP 1.118/2022, e, “na prática, essas medidas levarão a uma transferência de renda de geradores das regiões Norte e Nordeste para as regiões Sul e Sudeste, bem como alterarão a lógica de expansão do setor elétrico e aumentarão as tarifas de energia elétrica dos consumidores”. (textuais das justificativas do PDL).

Ocorre que a eventual sustação/revogação de aludidas regras da ANEEL, viriam a interferir diretamente no denominado *SINAL LOCACIONAL*, que é definido como a sinalização da entrada de novos usuários, através da Tarifa de Uso do Sistema de Transmissão (TUST), para que possam implantar seus empreendimentos, aproximando carga e geração, promovendo a racionalização do uso dos sistemas e a minimização dos custos de expansão, além de evidenciar, ainda, a situação atual dos custos, a fim de assegurar maiores encargos para quem mais onera o sistema. A lógica de sua intensificação é onerar quem mais utiliza o sistema de transmissão, conforme art. 3º, XVIII, “b”, da Lei

**SENADO FEDERAL****Gabinete do Senador JADER BARBALHO (MDB/PA)**

nº 9.427/1996, logo, os agentes que se localizam mais longe das fontes geradoras, método utilizado mundo a fora e que visa reduzir os custos de ampliação do sistema.

Em princípio, segundo análise ainda preliminar, a proposição do PDL acaba por usurpar, este sim, tema eminentemente regulatório, objeto de clara competência legal atribuída à ANEEL, nos termos da Lei nº 9.427/1996, art. 2º, principalmente porque não apresenta nada que possa substituir os complexos e especialíssimos métodos empreendidos para o alcance das finalidades expostas na lei; algo que a agência, de modo diverso do projeto, em princípio já se desincumbiu por via de alentada investigação, com uso de métodos públicos e transparentes, inclusive com recebimento de propostas e projeção de alternativas, resultando em Análises de Impacto Regulatório, assim quantificando os efeitos de suas resoluções normativas e concluindo por solução aparentemente equilibrada e criteriosa. Logo, sem colocar nada no lugar, eventual aprovação do PDL tem o potencial de instaurar forte insegurança jurídica num setor altamente complexo e fortemente dependente de regulação eminentemente técnica.

Por fim, segundo fontes de mídia especializada, há indicação de que as resoluções da ANEEL, ao contrário do que sugere o PDL, podem “reduzir as tarifas dos consumidores em 2,4% em média no Nordeste e em 0,8% no Norte, regiões onde há, atualmente, concentração de geração; e, no Sudeste, há previsão de aumento de 0,5%, e, para o Sul, de 1,5%”.

É dizer, os consumidores do Estado do Pará mais se beneficiariam do que se prejudicariam com a manutenção dos atuais critérios vigentes, regulados por quem de direito, a ANEEL.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador JADER BARBALHO (MDB/PA)

III – VOTO

Face ao que apresento quanto ao Projeto de Decreto Legislativo nº 365, de 2022, e a natureza dos atos que ele busca sustar, voto contrário ao entendimento do relator, ou seja, pela rejeição da proposição por esta comissão.

Sala da Comissão,

Senador Confúcio Moura, Presidente

Senador Jader Barbalho, Relator

2



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Farias

PARECER N° , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 6.035, de 2019, do Senador Veneziano Vital do Rêgo, que *altera a Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000, com o objetivo de destinar recursos aos Municípios para realização de projetos de eficiência energética nos sistemas de iluminação pública.*

Relator: Senador **FERNANDO FARIAS**

I – RELATÓRIO

Vem para deliberação desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 6.035, de 2019, de autoria do Senador Veneziano Vital do Rêgo, cujo objetivo é destinar recursos aos municípios para realização de projetos de eficiência energética nos sistemas de iluminação pública. Basicamente, trata-se de prover fundos para que os municípios troquem as atuais lâmpadas por lâmpadas de maior eficiência energética, reduzindo o custo de iluminação pública.

Para atingir o objetivo proposto, o PL introduz § 5º no art. 4º da Lei nº 9.991, de 2000, estabelecendo que 40% dos recursos vinculados a programas de eficiência energética no uso final serão destinados aos municípios para a realização de projetos afins nos seus sistemas de iluminação pública. Esses recursos, por sua vez, correspondem a, no mínimo, 0,25% da operacional líquida das concessionárias e permissionárias de distribuição de energia.

A Lei entrará em vigor na data de sua publicação.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Farias

De acordo com a Justificação do projeto, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) determinou que as concessionárias de energia regularizassem junto às prefeituras a posse de todos os ativos e a prestação do serviço público de iluminação pública, bem como os respectivos ônus associados a esses sistemas. Esse elevado custo de iluminação, apesar de tratar-se de serviço de competência local do próprio Município, implica menos recursos disponíveis para financiar outros programas que trazem maior bem-estar para a população, como saúde e educação. Ademais, financiar a troca de lâmpadas ou outros programas de racionalização do uso de energia contribuirá para reduzir os impactos ambientais dos empreendimentos de geração de energia, diante da redução da demanda que tais programas proporcionarão.

Não foram apresentadas emendas. Após deliberação desta CI, o PL nº 6.035, de 2019, será apreciado pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) em caráter terminativo.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CI opinar sobre matérias pertinentes a recursos geológicos, agências reguladoras e assuntos correlatos, como é o caso em tela.

No mérito, há pouco o que acrescentar em relação à excelente Justificação do PL. De acordo com estudo do Banco Mundial, o parque de iluminação pública no Brasil é estimado em mais de 18 milhões de pontos de luz e representa cerca de 4,3% do consumo total de energia elétrica do País, comprometendo de 3% a 5% do orçamento dos municípios.

Do ponto de vista financeiro, é importante buscar fontes de recursos e soluções para a modernização dos parques de iluminação pública, visto que os municípios têm situação financeira, de forma geral, bastante frágil diante de sucessivas crises econômicas e consequente baixo crescimento e geração de receitas.

Por outro lado, não se pode negar que, em pleno Século XXI, eficiência energética é a palavra de ordem. De acordo com a cartilha intitulada “Iluminação Pública Municipal, Programas e Política Públicas: orientações para gestores municipais”, do Ministério de Minas e Energia, as



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Farias

lâmpadas de LED, apesar de mais caras, apresentam maior durabilidade, de até 90.000 horas, ante um máximo de 24 mil horas para as lâmpadas de sódio de alta pressão; apresentam custos mais baixos de manutenção, com economia de energia de 40% a 60%; além de oferecerem possibilidade de telegerenciamento e dimerização. Ou seja, um programa de substituição de outras lâmpadas (como de sódio de alta pressão, de vapor metálico ou de vapor de mercúrio) por lâmpadas de LED se paga após alguns anos. Mas é necessário dispor de recursos para fazer esses investimentos.

Dessa forma, este PL tem o mérito de atender simultaneamente a duas das mais importantes demandas do País: aprimorar as finanças municipais e obter maior eficiência e racionalização no uso da energia.

Contudo, entendemos que é possível aprimorar o projeto nos seguintes aspectos:

- i) sanar erro de técnica legislativa, deslocando do art. 4º para o art. 5º a alteração proposta para a Lei nº 9.991, de 2000;
- ii) supressão do percentual mínimo de 40% de destinação dos recursos dos programas de eficiência energética no uso final para a iluminação pública;
- iii) autorização para que os municípios menores utilizem recursos humanos da Aneel para formatarem seus projetos de iluminação pública;
- iv) prever que as alterações propostas pela Lei sejam submetidas à avaliação *ex post*;
- v) vedar a exigência de pagamento, por parte das concessionárias e permissionárias, pela atividade de cobrança e arrecadação da contribuição para o custeio do serviço de iluminação pública na fatura de consumo de energia elétrica.

Sobre a **primeira sugestão** para aprimorar o projeto, o art. 1º da Lei nº 9.991, de 2000, obriga as concessionárias e permissionárias de



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Farias

serviços públicos de distribuição de energia elétrica a aplicarem 1% de sua receita operacional líquida em duas áreas de atuação:

- i) pesquisa e desenvolvimento do setor elétrico, com 0,75%; e
- ii) programas de eficiência energética no uso final, com o restante 0,25%.

O PL altera o art. 4º da referida Lei 9.991. Ocorre que esse art. 4º trata do uso dos recursos para pesquisa e desenvolvimento, ao passo que o objetivo do PL é destinar recursos dos programas de eficiência energética no uso final para municípios. A destinação desses recursos está prevista no art. 5º, I. Por isso, é necessário corrigir esse equívoco de técnica legislativa.

Sobre a **segunda sugestão** para aprimorar o projeto, o Programa de Eficiência Energética, regulado pela ANEEL, tem sido um importante incentivador de projetos voltados para a melhoria da eficiência energética na iluminação pública em todo o país desde a publicação da Lei nº 9.991, de 2000, em programas de diferentes naturezas. De acordo com dados cadastrados pelas distribuidoras no Observatório do Programa de Eficiência Energética, no período de 2018 a 2023 foram contabilizados 609 projetos de eficiência energética em iluminação pública, com investimentos da ordem de R\$ 728 milhões, provenientes do Programa de Eficiência Energética das distribuidoras (média de R\$ 119 mil por projeto).

Ou seja, milhões já são investidos anualmente em programas voltados exclusivamente para a iluminação pública. Nesse contexto, é importante destacar que, além de não haver a necessidade de fixar um percentual específico para essa destinação, haja vista a realização de ações voltadas aos municípios, as diretrizes atuais dos Procedimentos do Programa de Eficiência Energética (Propee) já orientam a realização de investimentos em iluminação pública e são amplamente disseminadas pelas distribuidoras em todas as áreas de concessão do país, considerando os benefícios associados a tais ações.

Ademais, a fixação de um percentual mínimo para investimentos em iluminação pública poderia gerar custos transacionais adicionais para as equipes das distribuidoras e para a ANEEL. A experiência nos mostra que esses percentuais mínimos se tornam excessivos e



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Farias

desnecessários. Por exemplo, a Lei nº 12.212, de 2010, que introduziu a tarifa social de energia (TSEE), obrigou as concessionárias e permissionárias de distribuição de energia elétrica a aplicar, no mínimo, 60% (sessenta por cento) dos recursos dos seus programas de eficiência para unidades consumidoras beneficiadas pela Tarifa Social. Isso gerou uma evidente dificuldade operacional para as distribuidoras em cumprir tal dispositivo e para a Aneel em adicionar nova rubrica específica como item de verificação, acompanhamento, controle e fiscalização. O pior, o percentual mínimo foi estabelecido sem observar as particularidades do mercado de cada área de concessão. É fundamental que as prioridades e necessidades de cada área de concessão sejam consideradas na destinação dos recursos do Programa de Eficiência Energética, de modo a garantir a efetividade e a eficiência dos investimentos realizados, obedecendo os trâmites atualmente definidos no mecanismo de chamadas públicas de projetos, por meio das quais todos os interessados no financiamento podem apresentar suas propostas de modo isonômico e transparente.

Além dos recursos direcionados à iluminação pública nos termos do Propee, há também o Programa Nacional de Conservação de Energia (Procel). Por meio desse programa, são realizadas chamadas públicas com abrangência nacional para priorizar os potenciais e localidades que requerem a substituição de lâmpadas e luminárias, assim como a automatização e gerenciamento do uso da energia elétrica, resultando em economia para as prefeituras.

A primeira chamada pública de projetos de iluminação pública do Procel em âmbito nacional ocorreu em 2017. A contar desse momento, o programa registrou uma admirável evolução técnica e administrativa na segunda edição, em 2019, e na última chamada, concluída em 2021.

É muito importante ressaltar que, quando um município é aprovado na chamada pública do Procel Reluz, ele recebe um pacote de benefícios, tais como capacitação técnica para os agentes públicos e privados envolvidos no projeto, ou seja, servidores, consultores, empresas de engenharia, dentre outros, realizada pelos próprios técnicos do programa. O “efeito multiplicador” da capacitação promovida pelo Procel se reflete a longo prazo. O propósito principal é incorporar a metodologia do programa nos locais onde os projetos são executados, com o intuito de “semear” a região. Quando isto acontece, em geral, na edição seguinte os projetos aumentam significativamente.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Farias

Em síntese, os mecanismos atuais de financiamento de iniciativas das prefeituras em modernizar e eficientizar seus parques de iluminação pública já são suficientes para contemplar as prefeituras cujos interesses e potenciais de economia possam ser explorados por meio dos recursos previstos na Lei nº 9.991, de 2000, sem a necessidade de estabelecer um percentual mínimo para tal destinação. Mesmo porque, a imposição desse percentual mínimo seria em detrimento de outras modalidades e usos finais, que também concorrem com a aplicação do recurso. Definir um percentual mínimo fixo para tal aplicação seria ineficiente do ponto de vista da racionalidade da aplicação do recurso público, que deve ser pautado por critérios objetivos e transparentes.

Sobre a **terceira sugestão de aprimoramento**, falta muitas vezes para os municípios, principalmente para os menores e mais carentes, capacidade técnica e jurídica para acessar esses mecanismos existentes. Assim, o projeto pode ser aprimorado com a explicitação de que recursos de eficiência energética podem ser utilizados para estruturação e realização de projetos de eficiência energética nos sistemas de iluminação pública. Entendo também que, em função das especificidades de cada município, é razoável permitir que haja requisitos diferenciados, por exemplo, quanto ao prazo para apresentação e implementação dos projetos.

Conforme visto, os recursos do Programa de Eficiência Energética de Uso Final permitiram a aplicação de milhões de reais em iluminação pública. O Decreto nº 10.411, de 2020, que regulamentou a Lei nº 13.874, de 2019, já exige a elaboração de Avaliação de Impacto Regulatório (AIR) e a avaliação *ex post* para projetos selecionados. Essa exigência, contudo, é restrita a alterações introduzidas por normas infralegais, não sendo prevista para políticas públicas definidas em Lei. Minha **quarta sugestão de aprimoramento** é aplicar um princípio semelhante para os investimentos em iluminação pública, a fim de aferir a participação dos municípios após o instrumento legal proposto e de maneira a comparar o cenário anterior à Lei com o posterior à sua publicação.

A **quinta sugestão de aprimoramento** se relaciona à cobrança da Contribuição do Serviço de Iluminação Pública (Cosip). O parágrafo único do art. 149-A da Constituição permite que o município escolha se a arrecadação da Cosip deve ser cobrada na fatura de consumo de energia elétrica. Ocorre que muitos municípios que editaram leis instituindo a Cosip, com a arrecadação se dando por meio da fatura de consumo de energia



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Farias

elétrica, têm encontrado dificuldades junto às concessionárias de energia, com cobranças, muitas vezes extorsivas, no meu entendimento, para a realização do serviço. Algumas concessionárias chegam a cobrar 10% da Cosip arrecadada para efetuar o serviço de cobrança.

A Aneel já tratou do assunto em resolução normativa, disciplinando que a cobrança pela arrecadação não deve ser feita, pois a concessionária local já é remunerada em sua tarifa por esse serviço, e que eventual compensação somente pode ser realizada se houver previsão expressa na legislação municipal. Ocorre que a atual lacuna legal tem causado insegurança jurídica e trazido prejuízo aos Municípios.

Proponho, dessa forma, vedar a cobrança direta aos Municípios, o que irá gerar mais recursos para investimento na iluminação pública, em torno de R\$ 25 milhões/mês ou R\$300 milhões/ano.

III – VOTO

Diante do exposto, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.035, de 2019, na forma do seguinte substitutivo:

Projeto de Lei nº 6.035, de 2019
(Substitutivo)

Altera a Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000, com o objetivo de destinar recursos aos Municípios para realização de projetos de eficiência energética nos sistemas de iluminação pública e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 5º da Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 5º

.....



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Farias

§ 3º Os recursos previstos no inciso I do *caput* deverão contemplar a estruturação e a realização de projetos de eficiência energética nos sistemas de iluminação pública dos Municípios e do Distrito Federal, conforme dispuser o regulamento.

§ 4º O regulamento para a estruturação e a realização de projetos de eficiência energética nos sistemas de iluminação pública de que trata o § 3º poderá prever o uso de recursos do Governo Federal e de que trata o inciso I para auxiliar os Municípios e o Distrito Federal na elaboração dos projetos, bem como definir prazos diferenciados para entrega e implementação dos projetos, conforme o porte e a capacidade financeira dos Municípios.

§ 6º Na forma do regulamento, a política pública associada aos projetos de iluminação pública financiados com os recursos previstos no inciso I deverá ser precedida de estabelecimento de metas e metodologia de avaliação de desempenho, de forma a permitir sua avaliação periodicamente.” (NR)

Art. 2º A Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 25-A:

“**Art. 25-A.** É vedado às concessionárias e permissionárias de distribuição exigir pagamento dos Municípios e do Distrito Federal pela atividade de cobrança e arrecadação na fatura de consumo de energia elétrica da contribuição para o custeio do serviço de iluminação pública de que trata o art. 149-A da Constituição.”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, exceto o § 6º do art. 5º da Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000, na forma do art. 1º desta Lei, que entra em vigor dois anos após a data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI N° , DE 2019
(Do Sr. VENEZIANO VITAL DO RÊGO)

SF19967.91260-09

Altera a Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000, com o objetivo de destinar recursos aos Municípios para realização de projetos de eficiência energética nos sistemas de iluminação pública.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O artigo 4º da Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000, passa a vigorar acrescido do § 5º seguinte:

“Art. 4º

.....
 § 5º Do montante de recursos vinculado a programas de eficiência energética no uso final de que trata o art. 1º, 40% (quarenta por cento) serão destinados aos Municípios para realização de projetos de eficiência energética nos sistemas de iluminação pública, não se aplicando, neste caso, o disposto nos incisos I a III deste artigo. (NR)”

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

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 9.991/2000 estabelece que as concessionárias e permissionárias de serviços públicos de distribuição de energia elétrica, até

2022, devem destinar 0,5% de sua receita operacional líquida para programas de eficiência energética, sendo que, a partir de 2023, esse percentual será reduzido para 0,25%.

Ressaltamos que, no campo da eficiência energética, uma das áreas mais relevantes refere-se à melhoria dos sistemas de iluminação pública. Isso porque esses sistemas funcionam, ininterruptamente, durante todas as noites do ano, na totalidade das cidades do país, o que faz com que ganhos de eficiência relacionados a lâmpadas, luminárias e reatores propiciem grande redução de consumo de energia elétrica e aumento da qualidade do serviço.

Cabe destacar que Aneel determinou que as prefeituras municipais assumissem todos os ativos de iluminação pública, bem como quaisquer ônus vinculados a esses sistemas. Portanto, resta evidente que as prefeituras passaram a ter grande interesse em aumentar a eficiência da iluminação pública sob sua responsabilidade, como forma de prestar melhor serviço para seus cidadãos e reduzir as elevadas contas de eletricidade. De acordo com a Aneel, as despesas dos municípios apenas com o pagamento pela eletricidade consumida na iluminação dos logradouros públicos foram de R\$ 3,40 bilhões, em 2014, e R\$ 3,75 bilhões até o mês de setembro de 2015. Por outro lado, essas cifras indicam que as distribuidoras não possuem a mesma motivação, pois a diminuição do consumo acaba por reduzir-lhes o faturamento.

Assim, entendemos que, em consonância com a alteração das responsabilidades dos agentes referidos, torna-se também necessário alterar a Lei nº 9.991/2000, com o propósito de transferir às prefeituras recursos vinculados a projetos de eficiência energética em iluminação pública, já que são esses entes os maiores interessados em obter efetivos resultados na redução do consumo de energia elétrica.

Com essa medida, certamente estaremos promovendo o uso racional da energia elétrica, aumentando a segurança energética e reduzindo impactos ambientais dos empreendimentos de geração que deixarão de ser requeridos com a diminuição da demanda. Ao mesmo tempo, estaremos favorecendo a melhoria das combalidas finanças municipais, que vêm sofrendo com obrigações muito superiores às receitas que atualmente têm acesso.



Dessa maneira, a população também será beneficiada com a melhoria na prestação dos serviços públicos essenciais, como saúde e educação.

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2019.

Senador VENEZIANO VITAL DO RÊGO
(PSB/PB)





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI

Nº 6035, DE 2019

Altera a Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000, com o objetivo de destinar recursos aos Municípios para realização de projetos de eficiência energética nos sistemas de iluminação pública.

AUTORIA: Senador Veneziano Vital do Rêgo (PSB/PB)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 9.991, de 24 de Julho de 2000 - Lei do Desenvolvimento do Setor Elétrico - 9991/00

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2000;9991>

- artigo 4º

3



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

PARECER N° , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 2084, de 2022, do Senador Jorginho Mello, que *altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre limites de dimensões para veículos articulados.*

Relator: Senador **JAIME BAGATTOLI**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei do Senado nº 2.084, de 2022, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB) – para dispor sobre limites de dimensões para veículos articulados.

De iniciativa do Senador Jorginho Mello, a proposição apresenta dois artigos.

O primeiro insere § 6º ao art. 99 do CTB para determinar que o limite de comprimento estabelecido para os veículos articulados destinados ao transporte de cargas excluirá de seu cômputo a dimensão da cabine.

O segundo traz a cláusula de vigência, que será em 180 dias da data de sua publicação.

Na justificação, o autor argumenta que a atual forma de definir o limite de comprimento dos veículos acarreta a concepção de cabines com a menor dimensão possível em virtude de se priorizar a disponibilidade de espaço para carga no veículo. Dessa forma, os veículos de carga que circulam em nossas estradas, em sua grande maioria, apresentam cabines extremamente



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

desconfortáveis para jornadas longas de trabalho: são apertadas e sem o mínimo de amenidades destinadas ao conforto e ao descanso adequado dos condutores.

A proposição foi distribuída a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) e à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, em decisão terminativa, não tendo recebido emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Compete à CI, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, opinar sobre os transportes terrestres, como é o caso do PL ora em análise.

Preliminarmente, registramos que a matéria sob exame não apresenta vícios de constitucionalidade formal, uma vez que o tema da proposição está compreendido no campo da competência legislativa privativa da União, consoante dispõe o art. 22, XI, da Constituição Federal. Ademais, não se trata de matéria submetida à iniciativa privativa do Presidente da República, nos termos do § 1º do art. 61 da Carta Magna.

Entretanto, do ponto de vista da juridicidade, o Projeto de Lei (PL) em análise parece invadir a chamada reserva da administração, violando a separação entre poderes. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB – Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997) já prevê a competência do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) para determinar as dimensões máximas dos veículos da frota nacional. Essa regulamentação é dada pela Resolução nº 882, de 2021, que *estabelece os limites de pesos e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres, referenda a Deliberação CONTRAN nº 246, de 25 de novembro de 2021, e dá outras providências.*

Assim, o assunto tratado no Projeto de Lei nº 2.084, de 2022, embora meritório, deveria ser resolvido por Resolução do Contran. O processo de decisão do Contran é sabidamente moroso, mas isso dificilmente justificaria



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

a intervenção legislativa, já que o Congresso Nacional tende a revisar suas decisões em intervalos ainda maiores.

Ademais, a aprovação do Projeto de Lei nº 2.084, de 2022, terá impactos na segurança para os demais usuários das vias públicas. A exclusão da dimensão da cabine do cômputo do limite de comprimento do veículo articulado acarreta o aumento do comprimento dos conjuntos, o que afeta gravemente a segurança no trânsito.

Nesse sentido, o aumento no comprimento desses veículos não só alongaria o tempo para a ultrapassagem segura dos veículos menores em pistas simples, com risco potencial de colisões frontais, bem como ampliaria a largura de varredura (Arraste e Varredura) nas curvas e alças de acesso, com risco de interferências e colisões.

III – VOTO

Com essas considerações, somos pela **rejeição** do Projeto de Lei do Senado nº 2.084 de 2022.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI

Nº 2084, DE 2022

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre limites de dimensões para veículos articulados.

AUTORIA: Senador Jorginho Mello (PL/SC)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jorginho Mello

PROJETO DE LEI N° , DE 2022

SF/22310.98113-90

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997
(Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre
limites de dimensões para veículos articulados.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 99 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do § 6º:

“Art. 99.

.....
§ 6º O limite de comprimento para os veículos articulados destinados ao transporte de cargas excluirá de seu cômputo a dimensão da cabine.” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor em 180 dias da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Atualmente, as dimensões autorizadas para veículos são definidas pela Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) nº 882, de 2021, que define comprimento total como sendo aquele medido do ponto mais avançado de sua extremidade dianteira ao ponto mais

avançado de sua extremidade traseira, incluídos todos os acessórios para os quais não esteja prevista exceção.

Dito isso, quando se trata de veículos articulados, a definição do comprimento máximo do veículo engloba o conjunto composto pela cabine e a carreta. Uma vez que, para quem carrega, é economicamente inviável diminuir a capacidade de carga para aumentar a cabine de maneira expressiva, a consequência imediata dessa forma de definir o limite de comprimento dos veículos é que as cabines são concebidas com a menor dimensão possível.

SF/2231.98113-90

Como resultado, os veículos de carga que circulam em nossas estradas, em sua grande maioria, apresentam cabines extremamente desconfortáveis para jornadas longas de trabalho: são apertadas e sem o mínimo de amenidades destinadas ao conforto e ao descanso adequado dos condutores. Não podemos olvidar que, muitas vezes, a boleia do caminhão faz as vezes de moradia desses trabalhadores.

Dessa forma, no intuito de possibilitar que esses profissionais possam ter um espaço de trabalho mais adequado às suas longas jornadas na direção, proponho que a unidade tratora não seja considerada no computo do comprimento dos veículos. Essa simples diferença no sistema de medição incentivará as montadoras a oferecerem veículos com cabines mais amplas e confortáveis aos caminhoneiros brasileiros, especialmente para um descanso mais restaurador.

Importante ressaltar que a fadiga é um dos principais elementos para a ocorrência de acidentes com esses trabalhadores. Esses acidentes, além dos próprios caminhoneiros, têm como vítimas fatais os demais usuários das vias. Dessa forma, a alteração proposta beneficiará todos os que circulam em nossas vias.

Ademais, uma cabine bicuda, além de mais espaçosa e confortável, protege o motorista como um escudo em caso de colisões, evitando o eventual “efeito kombi” presente nos modelos caras chatas.

Certo da adequação da proposta, conto com o apoio dos nobres pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões,

JORGINHO MELLO
Senador – PL/SC



LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro - 9503/97
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9503>

- art99

4



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI

Nº 3229, DE 2023

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios.

AUTORIA: Senador Rogerio Marinho (PL/RN)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
GABINETE DO SENADOR ROGÉRIO MARINHO

PROJETO DE LEI N° , DE 2023

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Art. 1º A [Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art 24.....”

§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado nos seguintes prazos:

II – até 12 de abril de 2025, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinqüenta mil) habitantes.





SENADO FEDERAL

GABINETE DO SENADOR ROGÉRIO MARINHO

§ 7º A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, nos termos do § 4º deste artigo, será informada à Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.

§ 8º Encerrado o prazo estabelecido no § 4º deste artigo, os Municípios com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana apenas poderão receber recursos financeiros federais destinados à mobilidade urbana para instrumentos de repasse já celebrados ou caso sejam utilizados para a elaboração do próprio plano.

.....

§ 10. Os Ministérios das Cidades e do Planejamento e Orçamento deverão elaborar e implementar conjuntamente, plano de ação com objetivo de apoiar os Municípios no cumprimento do disposto do § 1º deste artigo. ” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), estabelecendo os princípios, diretrizes e objetivos da política, as diretrizes para a regulação dos serviços de transporte público coletivo, os direitos dos usuários, as atribuições dos entes federados, as diretrizes para o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana e os instrumentos de apoio à mobilidade urbana.

Em seu art. 24, a norma define o Plano de Mobilidade Urbana como instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana em nível local, estabelecendo os municípios obrigados por lei a elaborarem seus planos, bem como os prazos para o cumprimento da obrigação,





SENADO FEDERAL
GABINETE DO SENADOR ROGÉRIO MARINHO

prevendo, ainda, a restrição de obtenção de recursos àqueles que não o elaborarem.

No § 1º do art. 24, a referida lei determina o grupo de Municípios obrigados a elaborar o Plano de Mobilidade Urbana, destacando-se aqueles com população acima de 20.000 habitantes.

Ainda no art. 24 da Lei n. 12.857, de 2012, consta previsão para o prazo final de aprovação dos Planos de Mobilidade Urbana pelos Municípios, inicialmente definido para o exercício de 2015 e depois prorrogado em outras três oportunidades. Houve, inclusive, inovação legal no sentido de punir os Municípios que não tivessem cumprido os prazos para aprovação dos referidos Planos com o impedimento de acessar recursos públicos destinados à mobilidade urbana.

Ocorre que, após onze anos de publicação da Lei n. 12.857, de 2012, somente 14% dos Municípios elegíveis elaboraram e aprovaram os respectivos Planos de Mobilidade Urbana. Segundo dados do Ministério das Cidades, 1.865 municípios são obrigados a elaborar e aprovar o Plano de Mobilidade Urbana. No entanto, somente 266 os aprovaram.

Quando analisamos os Municípios elegíveis de menor porte - aqueles com população variando entre 20.000 e 50.000 habitantes - justamente aqueles com maiores dificuldades institucionais e com maior dependência de recursos federais para promover suas políticas públicas, o cenário é ainda mais preocupante: são cerca de 50% dos Municípios elegíveis e aproximadamente 10% elaboraram e aprovaram Planos de Mobilidade Urbana.

Nesse contexto, é importante evidenciar o direcionamento de recursos federais para os Municípios com menor grau de desenvolvimento socioeconômico - aqueles evidenciados no parágrafo anterior - previstos na LOA 2023 para as ações de mobilidade urbana. No Programa 2219 – Mobilidade Urbana, 91% (cerca de R\$ 6,0 bilhões) da dotação atual está consignada na Ação Orçamentária 00T1 – Apoio à Política Nacional de Desenvolvimento Urbano Voltado à Implantação e Qualificação Viária.





SENADO FEDERAL

GABINETE DO SENADOR ROGÉRIO MARINHO

Os itens apoiáveis desta Ação com maior utilização pelos Municípios são a pavimentação e adequação de vias. O regramento do Poder Executivo prevê que empreendimentos dessa natureza devem ser obrigatoriamente entregues com calçadas, drenagem e sinalização viária nas áreas de intervenção. Pelo perfil socioeconômico dos Municípios beneficiados pela Ação Orçamentária, bem como pela natureza das melhorias executadas, fica evidenciado que se trata não somente de investimento em mobilidade urbana, mas principalmente, em promoção de conforto, segurança e condições sanitárias adequadas aos usuários. Assim, entendemos que a punição prevista no § 8º do art. 24 acaba por atentar contra a população, principalmente aqueles que necessitam de maiores melhorias nas suas condições básicas.

Outro argumento válido a ser considerado, é o fato de que mesmo apesar das dificuldades institucionais dos pequenos Municípios - reconhecidas por todos - haja eventual inércia por parte daqueles, não pode isso ser motivo para punição da população, alvo maior das políticas públicas desenhadas na capital federal.

Dessa forma, propomos que a punição prevista no § 8º do art. 24 seja retirada para municípios com população de até 50.000 habitantes. Ainda com relação ao mesmo dispositivo, propomos que a punição se restrinja aos recursos financeiros vinculados às eventuais transferências voluntárias realizadas entre o Governo Federal e os Municípios, não proibindo de fato que sejam firmados os instrumentos de repasse entre os entes, mas tão somente a liberação de recursos vinculados aos respectivos cronogramas de desembolso, medida que, na prática, servirá de incentivo aos gestores públicos locais a regularizarem as pendências relacionadas ao Plano de Mobilidade Urbana.

Com relação ao prazo para aprovação do Plano de Mobilidade Urbana para os Municípios com até 250.000 habitantes, de que trata o inciso II, § 4º do art. 24, propomos a sua prorrogação por mais 24 meses, até 12 de abril de 2025, período que entendemos ser suficiente para que o Governo Federal ofereça a ajuda necessária aos Municípios, também sem prejudicar a população.





SENADO FEDERAL
GABINETE DO SENADOR ROGÉRIO MARINHO

Ainda, criamos dispositivo para obrigar o Poder Executivo Federal, por meio dos Ministérios das Cidades e Planejamento e Orçamento, a desenvolver e implementar ações no sentido de apoiar os Municípios que ainda carecem de elaborar e aprovar seus respectivos Planos de Mobilidade Urbana.

Por fim, considerando a nova organização dos órgãos da Presidência da República consignados na Lei n. 14.600, de 2023, propomos a alteração do § 7º do art. 24, para atualizá-lo à nova unidade e órgão responsáveis pela política de Mobilidade Urbana no Poder Executivo Federal.

Entendemos que o conjunto de medidas contidas na presente proposta trará maior efetividade ao complexo processo de construção dos Planos de Mobilidade Urbana Municipais, instrumentos essenciais na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres parlamentares, para a aprovação desse Projeto de Lei.

Sala das Sessões,

Senador **ROGÉRIO MARINHO**
LÍDER DA OPOSIÇÃO
PL/RN

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012 - Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
Lei de Mobilidade Urbana - 12587/12
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2012;12587>
- urn:lex:br:federal:lei:2012;12857
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2012;12857>
 - art24
- urn:lex:br:federal:lei:2023;14600
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2023;14600>



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Morais

PARECER N° , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 3.229, de 2023, do Senador Rogerio Marinho, que altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, e o PL nº 5.230, de 2019, que altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências, para prorrogar o prazo dos municípios para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana.

Relator: Senador **WILDER MORAIS**

I – RELATÓRIO

Passamos a analisar, nesta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), o Projeto de Lei nº 3.229, de 2023, do Senador Rogério Marinho, que propõe alterações na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a qual institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Morais

A matéria está estruturada em dois artigos, sendo que o primeiro deles promove as modificações na Lei nº 12.587, de 2012, e o segundo é a cláusula de vigência imediata.

O projeto estende o prazo de elaboração e aprovação do Plano de Mobilidade Urbana até 12 de abril de 2025 para os municípios com até 250 mil habitantes. Adicionalmente, a proposição atualiza na Lei a designação de unidade e órgão responsáveis pela política de Mobilidade Urbana no Poder Executivo Federal, em função da nova organização dos órgãos da Presidência da República.

A redação proposta para o § 8º do art. 24 insere delimitação para que a restrição imposta pela não aprovação no prazo do Plano de Mobilidade Urbana somente se aplique aos municípios com mais de 50 mil habitantes.

O § 10 acrescentado ao art. 24 estabelece que os Ministérios das Cidades e do Planejamento e Orçamento deverão elaborar e implementar conjuntamente plano de ação com objetivo de apoiar os Municípios na elaboração e aprovação do plano.

A matéria foi distribuída para tramitação conjunta com o PL nº 5.230, de 2019, para exame por esta CI e posteriormente pela CDR, em decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

Por sua vez, o PL nº 5.230, de 2019, prorroga o prazo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana até 31 de agosto de 2021, para todos os municípios.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura opinar sobre matérias pertinentes a transportes e assuntos correlatos.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU (Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterada pela Lei nº 14.000, de 2020),



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Morais

determina que devem apresentar seu Plano de Mobilidade Urbana como condição para receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana:

- os municípios com mais de 20 mil habitantes;
- os integrantes de regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a um milhão de habitantes; e
- os integrantes de áreas de interesse turístico, incluídas cidades litorâneas que têm sua dinâmica de mobilidade normalmente alterada nos finais de semana, feriados e períodos de férias, em função do aporte de turistas, conforme critérios estabelecidos pelo Poder Executivo.

O prazo previsto na Lei para a aprovação dos Planos de Mobilidade Urbana originalmente findava em 2015. O prazo foi sucessivamente prorrogado por alterações legais, e a atual redação da Lei nº 12.587, de 2012, estabelece a data de até 12 de abril de 2022 para municípios com mais de 250 mil habitantes e até 12 de abril de 2023 para municípios com até 250 mil habitantes.

Todavia, a efetivação dessa meta continuou não acontecendo. Segundo dados do Ministério das Cidades, são 1.912 os municípios obrigados a elaborar e a aprovar Plano de Mobilidade Urbana, sendo que apenas 20% destes declararam ter adimplido essa obrigação. A taxa de conclusão é especialmente prejudicada pelos municípios com até 250 mil habitantes. Como afirma o autor do projeto de lei, é justamente nesta faixa que estão os municípios com maiores dificuldades institucionais e com maior dependência de recursos federais para promover suas políticas públicas.

A alteração proposta no PL consiste na extensão do prazo para a aprovação do Plano de Mobilidade Urbana para municípios com até 250 mil habitantes. O prazo será estendido até 12 de abril de 2025, um aumento de 24 meses em relação ao prazo atual. Acredita-se que esse período adicional seja suficiente para que o Governo Federal ofereça a assistência necessária aos municípios, sem prejudicar a população.



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Morais

Cabe ressaltar que se encontra em tramitação no Congresso Nacional a Medida Provisória (MPV) nº 1.179, de 2023, a qual reabre o prazo para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de que trata o § 4º do art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012. De acordo com a MPV, o novo prazo será até 12 de abril de 2024, para municípios com mais de 250 mil habitantes; e até 12 de abril de 2025, para municípios com até 250 mil habitantes.

Embora a MPV nº 1.179, de 2023, faça remissão expressa ao § 4º do art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, ela não altera a redação desta Lei. Assim, enquanto estiver vigente a MPV nº 1.179, de 2023, os prazos estão reabertos, coincidindo com a data proposta pelo PL em análise, de 12 de abril de 2025, para municípios com até duzentos e cinquenta mil habitantes.

Porém, não está contemplada pela MPV a proposta de retirada da punição prevista para municípios com população de até 50.000 habitantes que não cumprirem o prazo para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. A justificativa para essa alteração é que a punição acaba prejudicando a população, que é o alvo principal das políticas públicas.

Além disso, o projeto de lei propõe que a punição seja restrita aos recursos financeiros vinculados às eventuais transferências voluntárias realizadas entre o Governo Federal e os municípios. Isso significa que, embora os instrumentos de repasse possam ser firmados entre os entes, a liberação de recursos vinculados aos respectivos cronogramas de desembolso seria proibida até que as pendências relacionadas ao Plano de Mobilidade Urbana sejam regularizadas.

O projeto de lei também propõe a criação de um dispositivo que obrigue o Poder Executivo Federal, por meio dos Ministérios das Cidades e do Planejamento e Orçamento, a desenvolver e implementar ações de apoio aos municípios que ainda precisam elaborar e aprovar seus respectivos Planos de Mobilidade Urbana.

Os impactos dessas alterações, se aprovadas, podem ser bastante positivos. A extensão do prazo para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana proporciona aos municípios mais tempo para planejar e implementar estratégias de mobilidade mais eficazes e adequadas às suas



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Morais

necessidades específicas. Para que não seja apenas mais um adiamento sem atacar as causas que levaram a postergações sucessivas, o projeto prevê a obrigatoriedade de o Poder Executivo Federal oferecer apoio aos municípios na elaboração de seus planos, o que pode resultar em uma maior uniformidade e eficácia na implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Adicionalmente, a retirada da punição para municípios menores e a restrição da punição aos recursos financeiros vinculados às transferências voluntárias podem, de fato, evitar que a população seja prejudicada por atrasos na elaboração do plano.

Dessa maneira, o PL é bastante mais amplo que o conteúdo da MPV em vigor; mais ainda, a MPV sempre corre o risco de rejeitada por decurso de prazo, o que adicionalmente afasta qualquer alegação de prejudicialidade do PL nº 3.229, de 2023.

Salientamos, ainda, não haver qualquer vício quanto à constitucionalidade e à juridicidade no PL nº 3.229, de 2023, pois é compatível com o texto constitucional e atende às regras de boa técnica legislativa.

Quanto ao PL nº 5.230, de 2019, que tramita em conjunto e prorrogava o prazo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana até 31 de agosto de 2021 para todos os municípios, este fica prejudicado pelos prazos já ultrapassados. Deve, portanto, ser declarado prejudicado, por haver perdido a oportunidade (RISF, art. 334, I).

Finalmente, também consideramos oportuna a prorrogação do prazo, até 12 de abril de 2024, para que os Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes elaborem e aprovem o Plano de Mobilidade Urbana, razão pela qual apresentamos emenda ao projeto sob análise.



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Moraes

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela declaração de **prejudicialidade** do PL nº 5.230, de 2019 e pela **aprovação** do PL nº 3.229, de 2023, com apresentação da seguinte emenda:

EMENDA N° - CI

Dê-se ao art. 1º do PL nº 3.229, de 2023, a seguinte redação:

“Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘Art. 24.....

§4º

I – até 12 de abril de 2024, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes;

II - até 12 de abril de 2025, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes.

§ 7º A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, nos termos do § 4º deste artigo, será informada à Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.

§ 8º Encerrado o prazo estabelecido no § 4º deste artigo, os Municípios com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana apenas poderão receber recursos financeiros federais destinados à mobilidade urbana para instrumentos de repasse já celebrados ou caso sejam utilizados para a elaboração do próprio plano.



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Morais

§ 10. Os Ministérios das Cidades e do Planejamento e Orçamento deverão elaborar e implementar conjuntamente, plano de ação com objetivo de apoiar os Municípios no cumprimento do disposto do § 1º deste artigo. ”(NR)””

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

PROJETO DE LEI N° , DE 2019

SF19257.62177-07

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que *institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências, para prorrogar o prazo dos municípios para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana.*

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O Capítulo V da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24.

§ 4º Os Municípios devem elaborar o Plano de Mobilidade Urbana até 31 de agosto de 2021, sob pena de ficarem impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

.....” (NR)

“**Art. 24-A.** Nos anos de 2020 e 2021, os Municípios que tenham elaborado Plano de Mobilidade Urbana até 12 de abril de 2019 terão prioridade na obtenção de recursos orçamentários

federais destinados a investimentos em mobilidade urbana, na forma do regulamento.”

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

JUSTIFICAÇÃO


SF19257.62177-07

A Lei que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana dava aos Municípios com mais de vinte mil habitantes o prazo de três anos para elaboração de seus Planos de Mobilidade Urbana. Como muitos Municípios não atenderam a tal comando de forma tempestiva, esse prazo foi estendido para sete anos, por força da aprovação da Medida Provisória nº 818, de 2018.

Ocorre que muitos Municípios também não atenderam àquela obrigação, mesmo nesse novo prazo de sete anos, que se esgotou em 12 de abril de 2019, o que os inabilita a receberem repasses federais na área de mobilidade urbana.

Ora, o processo de elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana é, por natureza, complexo e longo, já que envolve estudos especializados e, em um país democrático, discussões amplas com a sociedade civil.

Assim, é necessário prorrogar esse prazo mais uma vez, por pelo menos mais dois anos, até agosto de 2021, para que os Municípios finalmente possam providenciar sua apresentação.

Nada mais justo, porém, do que premiar aqueles que foram diligentes no cumprimento da Lei. Por isso, propomos a prioridade na obtenção de recursos orçamentários federais para aqueles que tiverem cumprido o prazo estipulado na mencionada Medida Provisória, ou seja, 12 de abril de 2019.

Pedimos, portanto, aos Senadores e Senadoras o apoio para a urgente aprovação desta importante matéria.

Sala das Sessões,

Senador ESPERIDIÃO AMIN



SF19257.62177-07



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI

Nº 5230, DE 2019

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências, para prorrogar o prazo dos municípios para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana.

AUTORIA: Senador Esperidião Amin (PP/SC)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Decreto-Lei nº 3.326, de 3 de Junho de 1941 - DEL-3326-1941-06-03 - 3326/41
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto.lei:1941;3326>
- Decreto-Lei nº 5.405, de 13 de Abril de 1943 - DEL-5405-1943-04-13 - 5405/43
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto.lei:1943;5405>
- Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de Maio de 1943 - Legislação Trabalhista; Consolidação das Leis do Trabalho (CLT); CLT - 5452/43
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto.lei:1943;5452>
- Lei nº 5.917, de 10 de Setembro de 1973 - Lei do PNV - 5917/73
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1973;5917>
- Lei nº 6.261, de 14 de Novembro de 1975 - LEI-6261-1975-11-14 - 6261/75
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1975;6261>
- Lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012 - Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana; Lei de Mobilidade Urbana - 12587/12
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2012;12587>
- Medida Provisória nº 818, de 11 de Janeiro de 2018 - MPV-818-2018-01-11 - 818/18
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:medida.provisoria:2018;818>



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI

Nº 3229, DE 2023

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios.

AUTORIA: Senador Rogerio Marinho (PL/RN)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
GABINETE DO SENADOR ROGÉRIO MARINHO

PROJETO DE LEI N° , DE 2023

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Art. 1º A [Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24.

§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado nos seguintes prazos:

II – até 12 de abril de 2025, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinqüenta mil) habitantes.





SENADO FEDERAL
GABINETE DO SENADOR ROGÉRIO MARINHO

§ 7º A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, nos termos do § 4º deste artigo, será informada à Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.

§ 8º Encerrado o prazo estabelecido no § 4º deste artigo, os Municípios com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana apenas poderão receber recursos financeiros federais destinados à mobilidade urbana para instrumentos de repasse já celebrados ou caso sejam utilizados para a elaboração do próprio plano.

.....
§ 10. Os Ministérios das Cidades e do Planejamento e Orçamento deverão elaborar e implementar conjuntamente, plano de ação com objetivo de apoiar os Municípios no cumprimento do disposto do § 1º deste artigo. ” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), estabelecendo os princípios, diretrizes e objetivos da política, as diretrizes para a regulação dos serviços de transporte público coletivo, os direitos dos usuários, as atribuições dos entes federados, as diretrizes para o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana e os instrumentos de apoio à mobilidade urbana.

Em seu art. 24, a norma define o Plano de Mobilidade Urbana como instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana em nível local, estabelecendo os municípios obrigados por lei a elaborarem seus planos, bem como os prazos para o cumprimento da obrigação,



SENADO FEDERAL

GABINETE DO SENADOR ROGÉRIO MARINHO

prevendo, ainda, a restrição de obtenção de recursos àqueles que não o elaborarem.

No § 1º do art. 24, a referida lei determina o grupo de Municípios obrigados a elaborar o Plano de Mobilidade Urbana, destacando-se aqueles com população acima de 20.000 habitantes.

Ainda no art. 24 da Lei n. 12.857, de 2012, consta previsão para o prazo final de aprovação dos Planos de Mobilidade Urbana pelos Municípios, inicialmente definido para o exercício de 2015 e depois prorrogado em outras três oportunidades. Houve, inclusive, inovação legal no sentido de punir os Municípios que não tivessem cumprido os prazos para aprovação dos referidos Planos com o impedimento de acessar recursos públicos destinados à mobilidade urbana.

Ocorre que, após onze anos de publicação da Lei n. 12.857, de 2012, somente 14% dos Municípios elegíveis elaboraram e aprovaram os respectivos Planos de Mobilidade Urbana. Segundo dados do Ministério das Cidades, 1.865 municípios são obrigados a elaborar e aprovar o Plano de Mobilidade Urbana. No entanto, somente 266 os aprovaram.

Quando analisamos os Municípios elegíveis de menor porte - aqueles com população variando entre 20.000 e 50.000 habitantes - justamente aqueles com maiores dificuldades institucionais e com maior dependência de recursos federais para promover suas políticas públicas, o cenário é ainda mais preocupante: são cerca de 50% dos Municípios elegíveis e aproximadamente 10% elaboraram e aprovaram Planos de Mobilidade Urbana.

Nesse contexto, é importante evidenciar o direcionamento de recursos federais para os Municípios com menor grau de desenvolvimento socioeconômico - aqueles evidenciados no parágrafo anterior - previstos na LOA 2023 para as ações de mobilidade urbana. No Programa 2219 – Mobilidade Urbana, 91% (cerca de R\$ 6,0 bilhões) da dotação atual está consignada na Ação Orçamentária 00T1 – Apoio à Política Nacional de Desenvolvimento Urbano Voltado à Implantação e Qualificação Viária.





SENADO FEDERAL
GABINETE DO SENADOR ROGÉRIO MARINHO

Os itens apoiáveis desta Ação com maior utilização pelos Municípios são a pavimentação e adequação de vias. O regramento do Poder Executivo prevê que empreendimentos dessa natureza devem ser obrigatoriamente entregues com calçadas, drenagem e sinalização viária nas áreas de intervenção. Pelo perfil socioeconômico dos Municípios beneficiados pela Ação Orçamentária, bem como pela natureza das melhorias executadas, fica evidenciado que se trata não somente de investimento em mobilidade urbana, mas principalmente, em promoção de conforto, segurança e condições sanitárias adequadas aos usuários. Assim, entendemos que a punição prevista no § 8º do art. 24 acaba por atentar contra a população, principalmente aqueles que necessitam de maiores melhorias nas suas condições básicas.

Outro argumento válido a ser considerado, é o fato de que mesmo apesar das dificuldades institucionais dos pequenos Municípios - reconhecidas por todos - haja eventual inércia por parte daqueles, não pode isso ser motivo para punição da população, alvo maior das políticas públicas desenhadas na capital federal.

Dessa forma, propomos que a punição prevista no § 8º do art. 24 seja retirada para municípios com população de até 50.000 habitantes. Ainda com relação ao mesmo dispositivo, propomos que a punição se restrinja aos recursos financeiros vinculados às eventuais transferências voluntárias realizadas entre o Governo Federal e os Municípios, não proibindo de fato que sejam firmados os instrumentos de repasse entre os entes, mas tão somente a liberação de recursos vinculados aos respectivos cronogramas de desembolso, medida que, na prática, servirá de incentivo aos gestores públicos locais a regularizarem as pendências relacionadas ao Plano de Mobilidade Urbana.

Com relação ao prazo para aprovação do Plano de Mobilidade Urbana para os Municípios com até 250.000 habitantes, de que trata o inciso II, § 4º do art. 24, propomos a sua prorrogação por mais 24 meses, até 12 de abril de 2025, período que entendemos ser suficiente para que o Governo Federal ofereça a ajuda necessária aos Municípios, também sem prejudicar a população.





SENADO FEDERAL
GABINETE DO SENADOR ROGÉRIO MARINHO

Ainda, criamos dispositivo para obrigar o Poder Executivo Federal, por meio dos Ministérios das Cidades e Planejamento e Orçamento, a desenvolver e implementar ações no sentido de apoiar os Municípios que ainda carecem de elaborar e aprovar seus respectivos Planos de Mobilidade Urbana.

Por fim, considerando a nova organização dos órgãos da Presidência da República consignados na Lei n. 14.600, de 2023, propomos a alteração do § 7º do art. 24, para atualizá-lo à nova unidade e órgão responsáveis pela política de Mobilidade Urbana no Poder Executivo Federal.

Entendemos que o conjunto de medidas contidas na presente proposta trará maior efetividade ao complexo processo de construção dos Planos de Mobilidade Urbana Municipais, instrumentos essenciais na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres parlamentares, para a aprovação desse Projeto de Lei.

Sala das Sessões,

Senador **ROGÉRIO MARINHO**
LÍDER DA OPOSIÇÃO
PL/RN

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012 - Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
Lei de Mobilidade Urbana - 12587/12
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2012;12587>
- urn:lex:br:federal:lei:2012;12857
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2012;12857>
 - art24
- urn:lex:br:federal:lei:2023;14600
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2023;14600>

5



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

PARECER N° , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 634, de 2020, do Senador Marcos do Val, que *altera a Lei nº 13.116, de 20 de abril de 2015, que “estabelece normas gerais para implantação e compartilhamento da infraestrutura de telecomunicações e altera as Leis nº 9.472, de 16 de julho de 1997, 11.934, de 5 de maio de 2009, e 10.257, de 10 de julho de 2000”*, para aprimorar o processo de licenciamento para instalação de infraestrutura de telecomunicações.

Relatora: Senadora **MARGARETH BUZETTI**

I – RELATÓRIO

Chega, à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), o Projeto de Lei (PL) nº 634, de 2020, de autoria do Senador Marcos do Val, que pretende alterar a Lei nº 13.116, de 20 de abril de 2015, também conhecida como Lei Geral das Antenas, para aprimorar o processo de licenciamento para instalação de infraestrutura de telecomunicações.

O projeto em tela é composto por três artigos. O art. 1º busca alterar os arts. 5º, 7º e 10 da citada lei.

O caput do art. 5º da Lei Geral das Antenas é modificado para suprimir a expressão “em área urbana”, o que amplia a abrangência das disposições da lei para todo o território nacional. Já nos princípios e diretrizes da lei, passam a ser incluídos: (i) a inexigibilidade de licenciamento prévio nas hipóteses em que os impactos urbanísticos, paisagísticos e ambientais forem mitigáveis ou desprezíveis, ou que os padrões preestabelecidos pelas



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

autoridades competentes forem adotados; *(ii)* transparência; e *(iii)* respeito à boa-fé do particular e à liberdade de exercício de atividade econômica.

Também são acrescidos quatro parágrafos ao art. 5º da referida lei, para estabelecer procedimentos no relacionamento entre o poder público e a detentora de infraestrutura.

Já o caput do art. 7º da Lei Geral das Antenas passa a incluir a expressão “quando exigíveis”, para contemplar as hipóteses previstas no art. 5º, anteriormente citado.

Além disso, são acrescentados quatro parágrafos no art. 7º para permitir que, na ausência de manifestação do poder público no prazo de sessenta dias, seja possível a instalação de infraestrutura em conformidade com o projeto apresentado e com as demais normas municipais, estaduais e federais pertinentes à matéria. Contudo, o órgão competente ainda poderá, a qualquer tempo, suspender a instalação ou determinar a retirada do que houver sido realizado, caso avalie que normas aplicáveis tenham sido descumpridas.

Por seu turno, o art. 10 da Lei Geral das Antenas estipula que a Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL) monitore o atendimento às disposições da lei, para tornar públicas e disseminar as melhores práticas e os eventuais descumprimentos. Para tanto, a Anatel poderá utilizar procedimentos de autorização de uso de radiofrequência para priorizar o atendimento de municípios de acordo com o monitoramento efetuado.

Por sua vez, o art. 2º prevê que a nova lei, se aprovada, entra em vigor no prazo de noventa dias após sua publicação.

Por fim, o art. 3º revoga o § 1º do art. 1º e o inciso VII do art. 3º da Lei Geral das Antenas.

Na justificação de sua proposta, o autor explica que a tentativa realizada por meio da Lei Geral das Antenas para desburocratizar e agilizar a implantação de redes móveis de telecomunicações no País foi infrutífera. Acrescenta que o veto presidencial imposto ao “silêncio positivo”, que possibilitaria a instalação das estações de telecomunicações na ausência de



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

manifestação por parte dos órgãos competentes, esvaziou a mudança comportamental que se esperava com a nova legislação.

O autor também pondera que a evolução tecnológica tornou desnecessário e até ineficiente o licenciamento prévio de estações de telecomunicações, para fins de controle do impacto urbano. Em seu lugar, sugere hipóteses para que a prestadora fique legalmente autorizada a iniciar a instalação de sua infraestrutura, desde que deposite, com suficiente antecedência, os projetos básicos de sua obra nos órgãos competentes.

O autor sugere ainda que a Anatel possa, em seus editais de licitação de radiofrequência, incentivar e priorizar a implantação da infraestrutura nos municípios que procurem adotar as melhores práticas para o setor.

O autor conclui pela necessidade de revogação de dispositivos na Lei Geral das Antenas incompatíveis com a proposta ora em análise.

A proposição foi distribuída somente a este Colegiado, cabendo-lhe a decisão terminativa.

Não foram oferecidas emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

Conforme determina o Regimento Interno do Senado Federal, nos termos de seu art. 104, inciso I, cumpre à CI opinar acerca de proposições que versem, entre outros assuntos, sobre serviços de telecomunicações. Observa-se, portanto, aderência das competências desta Comissão ao tema tratado pelo projeto de lei em análise.

Por se tratar de distribuição em caráter exclusivo, incumbe-lhe pronunciar-se também sobre os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Assim, quanto à admissibilidade da proposição, consideramos que o projeto atende aos requisitos constitucionais formais relativos à competência



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

legislativa privativa da União na temática relativa às telecomunicações, conforme o art. 22, inciso IV, da Constituição Federal, assim como também cuida de política urbanística, que está inscrita no âmbito da competência legislativa concorrente da União, Estados e Distrito Federal, segundo prevê o art. 24, inciso I, da Lei Maior. Além disso, a alteração em tela pode ser proposta por parlamentar, nos termos do art. 61 da Carta Magna, uma vez que não se trata de matéria cuja competência seja reservada a outro Poder, sendo o Congresso Nacional a sede adequada para a sua apreciação, consoante art. 48, caput, da Constituição Federal.

O projeto sob exame tampouco contraria preceitos ou princípios da Lei Maior, não havendo objeções a respeito de sua constitucionalidade material.

Além disso, em relação à juridicidade, entendemos, de igual modo, que a proposição se mostra adequada, pois apresenta os atributos legais de novidade, generalidade, abstratividade, imperatividade e coercibilidade e não ofende princípios do ordenamento jurídico. Do mesmo modo, não há vícios de regimentalidade.

Por fim, sob o aspecto de técnica legislativa, observamos que o projeto está em perfeita consonância com o disposto na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, nada havendo a obstar nesse sentido. Cabe apenas um pequeno ajuste no texto normativo, que será ao fim mencionado.

Já em relação ao mérito, consideramos que o projeto sob análise busca o nobre objetivo de aperfeiçoar a legislação vigente a fim de facilitar o processo de implantação de infraestrutura de telecomunicações.

No momento, a necessidade de ampliação das redes de telecomunicações e, por consequência, de sua infraestrutura de suporte deu um grande salto, em razão de diversos fatores. O primeiro é a crescente disseminação das tecnologias de informação e comunicação na população brasileira. Existem cada vez mais pessoas, famílias, negócios e entidades públicas e privadas conectadas e demandando serviços digitais.



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

A segunda razão é a própria evolução tecnológica que requer cada vez mais infraestrutura de suporte para permitir o aumento da cobertura de sinal e das velocidades de transmissão das antenas dos serviços de telefonia móvel.

O terceiro motivo é dado pelos compromissos de abrangência e cobertura assumidos pelas prestadoras que venceram a licitação das radiofrequências do serviço de quinta geração das redes móveis (5G). Para atender as obrigações editalícias, essas prestadoras precisam investir vultosos recursos na expansão de sua infraestrutura de suporte.

Portanto, entendemos que, desses pontos de vista, a iniciativa é meritória.

No entanto, alguns ajustes são necessários ao texto normativo. Em primeiro lugar, a supressão da expressão “em área urbana” no *caput* do art. 5º da Lei Geral das Antenas expande a abrangência da lei para todo o território nacional. No entanto, toda a norma está voltada apenas para a infraestrutura em área urbana, o que gera uma incompatibilidade com o restante da lei. Por isso, sugerimos rejeitar essa alteração.

Além disso, a modificação do inciso I do art. 5º da citada lei se mostra desnecessária, haja vista que tal dispositivo já está contemplado no atual art. 10 do mesmo diploma legal. No mesmo sentido, as inclusões dos §§ 1º a 4º no art. 5º da Lei Geral das Antenas se tornam dispensáveis, pela exclusão da mudança anterior (referente ao inciso I do art. 5º), por estarem a ela vinculados. Portanto, recomendamos rejeitar essas modificações, em conjunto.

Já a alteração proposta para o inciso II do art. 5º da Lei Geral das Antenas se mostra adequada, uma vez que acrescenta o conceito de transparência aos princípios e diretrizes norteadores da citada lei. No mesmo sentido, está a inclusão do inciso V no mesmo artigo, buscando reforçar que os conceitos de respeito à boa-fé do particular e de liberdade de exercício de atividade econômica também se aplicam a essa lei. Por essas razões, sugerimos acatar as modificações propostas.

Por sua vez, as alterações propostas para o art. 7º da Lei Geral das Antenas estão prejudicadas, por perda de oportunidade, em razão do advento



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

da Lei nº 14.424, de 27 de julho de 2022, que já promoveu as alterações pretendidas, notadamente em relação ao chamado silêncio positivo.

Na sequência, a proposta de alteração do art. 10 se mostra inapropriada, em razão de afronta ao princípio da autonomia administrativa dos entes federados. Nesse contexto, não é cabível à Anatel monitorar ou fiscalizar as disposições da lei em relação aos municípios, pois são entes dotados de autonomia política e administrativa. Tampouco, poderia a Agência utilizar um bem público, como é o espectro radioelétrico, que pertence a todo o povo, para eventualmente ser usado para premiar as administrações municipais que, em seu entendimento, foram boas. Em sentido inverso, também poderia usá-lo para punir as administrações municipais que entender ineficientes, por exemplo. Outrossim, recomendamos rejeitar a referida alteração.

A revogação do § 1º do art. 1º retira da lei o dispositivo que prevê que a gestão da infraestrutura de telecomunicações deve ser realizada de forma a atender às metas sociais, econômicas e tecnológicas estabelecidas pelo poder público. Consideramos imprópria essa modificação, uma vez que a infraestrutura de suporte é insumo essencial à prestação dos serviços de telecomunicações, cuja exploração, consoante o art. 21, inciso XI, da Constituição Federal, é competência reservada à União. Portanto, entendemos que a gestão da infraestrutura que dá suporte aos serviços de telecomunicações deve continuar a observar o interesse público, na forma do estabelecimento de metas sociais, econômicas e tecnológicas, conforme redação vigente. Dessa forma, sugerimos rejeitar a revogação do dispositivo.

Já a revogação do inciso VII do art. 3º da Lei Geral das Antenas se revela pertinente, uma vez que perdeu sua eficácia com o veto presidencial imposto ao art. 21 e, posteriormente, ratificado pelo Congresso Nacional.

Por fim, em respeito ao disposto no art. 7º da Lei Complementar nº 95, de 1998, que disciplina a técnica legislativa, o primeiro artigo do texto normativo deve indicar o objeto da lei e o respectivo âmbito de aplicação. Assim, recomendamos a inclusão de um dispositivo para atender ao comando legal, renumerando-se os demais artigos.



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

III – VOTO

Em vista do exposto, opinamos pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 634, de 2020, e, no mérito, votamos por sua **aprovação**, com as emendas indicadas a seguir:

EMENDA N° -CI

Dê-se à ementa do Projeto de Lei nº 634, de 2020, a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 13.116, de 20 de abril de 2015 (Lei Geral das Antenas), para aprimorar o processo de licenciamento para a instalação de infraestrutura e de redes de telecomunicações.”

EMENDA N° -CI

Acrescente-se o seguinte art. 1º ao Projeto de Lei nº 634, de 2020, renumerando-se os demais:

“**Art. 1º** Esta Lei altera a Lei nº 13.116, de 20 de abril de 2015, que estabelece normas gerais para implantação e compartilhamento da infraestrutura de telecomunicações, para aprimorar o processo de licenciamento para a instalação de infraestrutura e de redes de telecomunicações.”



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

EMENDA N° -CI

Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei nº 634, de 2020, a seguinte redação:

“**Art. 1º** O *caput* do art. 5º da Lei nº 13.116, de 20 de abril de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 5º**

.....
II – eficiência, transparência e celeridade dos procedimentos;

.....
V – respeito à boa-fé do particular e à liberdade de exercício de atividade econômica. (NR)”

EMENDA N° -CI

Dê-se ao art. 3º do Projeto de Lei nº 634, de 2020, a seguinte redação:

“**Art. 3º** Revoga-se o inciso VII do art 3º da Lei nº 13.116, de 20 de abril de 2015.”

Sala da Comissão,

, Presidente



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

, Relatora

PROJETO DE LEI N° , DE 2020

SF/20314.19702-14
| | | | |

Altera a Lei nº 13.116, de 20 de abril de 2015, que “estabelece normas gerais para implantação e compartilhamento da infraestrutura de telecomunicações e altera as Leis nº 9.472, de 16 de julho de 1997, 11.934, de 5 de maio de 2009, e 10.257, de 10 de julho de 2001”, para aprimorar o processo de licenciamento para instalação de infraestrutura de telecomunicações.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 5º, 7º e 10 da Lei nº 13.116, de 20 de abril de 2015, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 5º** O licenciamento para a instalação de infraestrutura e de elementos das redes de telecomunicações obedecerá ao disposto nesta Lei e será pautado pelos seguintes princípios e diretrizes:

I – razoabilidade e proporcionalidade, sendo inexigível o licenciamento prévio em qualquer das seguintes situações:

- a) forem mitigáveis ou desprezíveis os impactos urbanísticos, paisagísticos e ambientais;
- b) forem utilizados equipamentos de pequeno porte, nos termos da regulamentação expedida pela Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel); ou
- c) forem adotados padrões preestabelecidos pelas autoridades competentes.

II – eficiência, transparência e celeridade dos procedimentos;

.....
V – respeito à boa-fé do particular e à liberdade de exercício de atividade econômica.

SF/20314.19702-14



§ 1º Independentemente de manifestação do poder público, a prestadora poderá iniciar a instalação da infraestrutura e dos elementos de rede em qualquer das situações previstas no inciso I, desde que tenha protocolado cópia digital do projeto básico nos órgãos competentes em até 15 (quinze) dias úteis antes do início da execução.

§ 2º Caso entenda que o licenciamento prévio é exigível em determinado projeto, a autoridade administrativa competente poderá suspender cautelarmente sua execução, ficando isenta a prestadora de qualquer forma de penalização, e sujeitando-se, a partir da notificação da suspensão, ao procedimento previsto no art. 7º.

§ 3º A prestadora será sancionada caso tenha deixado de notificar os órgãos competentes na forma prevista no § 1º, nos termos de regulamentação específica.

§ 4º A dispensa de licenciamento prévio para instalação de infraestrutura ou de elemento de rede a que se refere o inciso I não afasta a incidência da taxa de fiscalização prevista no § 1º do art. 6º da Lei nº 5.070, de 7 de julho de 1966.” (NR)

“Art. 7º As licenças para a instalação de infraestrutura de suporte e de equipamentos em área urbana, quando exigíveis, serão expedidas mediante procedimento simplificado, sem prejuízo da manifestação dos órgãos competentes no decorrer da tramitação do processo administrativo.

.....
§ 11. Caso o prazo previsto no § 1º tenha expirado sem manifestação definitiva do poder público, a requerente poderá iniciar a instalação em conformidade com as condições estipuladas no projeto apresentado e com as demais normas municipais, estaduais e federais pertinentes à matéria.

§ 12. O órgão competente poderá, a qualquer tempo, suspender a instalação ou determinar a retirada do que houver sido realizado, caso avalie que normas aplicáveis tenham sido descumpridas.

§ 13. Da decisão de que trata o § 12 deste artigo caberá recurso administrativo com efeito suspensivo.

§ 14. A retirada da infraestrutura de suporte ou de equipamentos eventualmente instalados, após decisão administrativa final do poder público, será de responsabilidade exclusiva do requerente.” (NR)

“Art. 10. A Anatel monitorará o atendimento às disposições desta Lei, tornando públicas e disseminando as melhores práticas, bem como os eventuais descumprimentos.

Parágrafo único. A seu critério, a Anatel poderá utilizar, em procedimentos de outorga ou renovação de direito de uso de radiofrequência que tenham associadas metas de cobertura territorial, a informação a que se refere o *caput* como critério de priorização do atendimento de municípios pelas outorgadas.” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor noventa dias após sua publicação.

Art. 3º Revogam-se os seguintes dispositivos da Lei nº 13.116, de 20 de abril de 2015:

I – o § 1º do art. 1º;

II – o inciso VII do art. 3º.

JUSTIFICAÇÃO

As expectativas sobre a efetividade da Lei nº 13.116, de 2015 (a Lei Geral das Antenas) para desburocratizar e, assim, agilizar a implantação de redes móveis de telecomunicações no País, depois de três anos de tramitação, foram frustradas. O veto aplicado e mantido sobre o disposto no inciso III do art. 13, que amparara o órgão regulador setorial a conceder autorização para instalação das estações de telecomunicações em caso de ausência de manifestação por parte dos órgãos municipais competentes – o chamado “silêncio positivo” – acabou por arrefecer a mudança comportamental que se esperava provocar com a nova legislação.

Iniciado o processo de licenciamento das faixas de frequência destinadas à quinta geração do serviço móvel, com a disponibilização para consulta pública do edital do 5G pela Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL), tornou-se urgente a retomada desse debate e a busca por formas definitivas de tornar eficiente a implantação da infraestrutura de telecomunicações no País.

SF/20314.19702-14


SF/20314.19702-14

As redes 5G serão fundamentais a outro movimento tecnológico disruptivo em curso no mundo, que promete transformar os transportes, a educação, a atenção à saúde, a segurança pública, entre diversas outras áreas: a Internet das Coisas. O Brasil só se beneficiará amplamente dos ganhos de eficiência esperados a partir da automação das atividades produtivas e do emprego da inteligência artificial quando tiver finalizado sua infraestrutura de suporte, algo que os países mais maduros já conseguiram realizar.

Embora seja uma atribuição exclusiva da União regular as atividades de telecomunicações, na prática sabemos que as legislações estaduais e, sobretudo, as municipais erguem barreiras à implantação das redes, com base em crenças infundadas ou em uma visão antiquada do papel do Estado.

A proposição que ora submetemos à apreciação do Senado Federal retoma esse debate em novas bases. A Lei Geral das Antenas, em nosso juízo, continuava partindo de uma premissa equivocada e aparentemente insuperável: a de que o **licenciamento prévio** à instalação de infraestrutura e de equipamentos em área urbana é um ato imprescindível do poder público. Partindo dessa premissa, o legislador federal foi incapaz de (i) superar as disputas acerca da autonomia dos entes federativos, e (ii) perceber que as novas tecnologias alteraram profundamente a topologia e as características da infraestrutura de telecomunicações e, assim, mitigaram o impacto, outrora relevante, na paisagem urbana e no meio-ambiente.

As antigas macrocélulas de uma topologia de rede celular, operando em frequências relativamente baixas para os padrões atuais, dependiam de torres com mais de vinte metros de altura, que se destacam na paisagem urbana e eram responsáveis por emissões em potências elevadas para que cobrissem áreas com quilômetros de raio. Essa tecnologia foi substituída por sistemas que operam em altíssimas frequências e que necessitam de dezenas de antenas de pequeno porte e baixa potência para cobrir a mesma área com uma capacidade muito maior. Sem um olhar atento, essa nova infraestrutura some na paisagem urbana e seu impacto no meio-ambiente é uma fração do que foi no passado.

Essa evolução da tecnologia tem tornado desnecessário e até ineficiente o licenciamento prévio à instalação para fins de controle do

SF/20314.19702-14

impacto urbano, inclusive quanto ao uso dos recursos escassos de uma cidade, como terrenos livres e bem localizados, postes de energia e dutos enterrados.

Seria muito mais producente, nas situações elencadas na nova redação oferecida ao art. 5º da Lei das Antenas, que a prestadora estivesse legalmente autorizada a iniciar a instalação da infraestrutura, comprometendo-se a encaminhar com antecedência os projetos básicos e sujeitando-se a um controle em tempo real por parte dos órgãos estatais.

Se a prestadora avaliar inadequadamente determinada situação quanto à necessidade de licenciamento prévio, o poder público não estaria limitado a atuar, inclusive para suspender cautelarmente a obra, até que todas as adaptações fossem providenciadas pela interessada.

Nas demais situações, a execução do projeto só teria início após a manifestação do poder público ou, em caso de omissão por mais de 60 dias, por decurso de prazo. Da mesma forma, a prestadora poderia iniciar a instalação da infraestrutura, sem prejuízo do exercício de poder de polícia por parte dos órgãos estatais competentes. Trata-se de uma ideia amadurecida pelo debate em curso na Câmara dos Deputados.

Espera-se que, na Era do 5G e da Internet das Coisas, se tornem cada vez mais comuns as situações previstas no art. 5º, o que otimizaria o tempo de instalação, sem prejuízo de eventuais intervenções estatais.

O projeto altera também a redação do art. 10 da Lei nº 13.116, de 2015, que hoje abriga a **dispensa de licenciamento para equipamentos de pequeno porte** – situação que se manteria prevista no novo art. 5º – para oferecer ao órgão regulador setorial a segurança jurídica não apenas para regulamentar essa situação, mas para fazer uso, em editais de licitação de radiofrequência que tenham metas de cobertura, de um incentivo para que os municípios facilitem a implantação da correspondente infraestrutura.

De acordo com nossa proposta, a Anatel poderia, ao monitorar o comportamento dos municípios em relação ao atendimento dos princípios e diretrizes da Lei das Antenas, privilegiar os municípios com melhores práticas, priorizando-os nos cronogramas de metas dos editais.


SF/20314.19702-14

Para finalizar a apresentação do projeto, explicam-se as revogações propostas. Em relação ao § 1º do art. 1º, o enfoque legal está incompatível com nossa proposta. A gestão da infraestrutura não deveria ser direcionada por metas estabelecidas pelo poder público. A decisão de investir será sempre da própria prestadora, que o faz de boa-fé, entre outras razões, para cumprir suas obrigações contratuais com o poder público e as diretrizes legais e regulamentares vigentes, como o compartilhamento de rede. Em relação ao inciso VII do art. 3º, o mecanismo originalmente previsto de “limiar de acionamento”, que pretendia ser usado para determinar automaticamente o investimento das prestadoras – ideia abrigada pelo § 1º do art. 1º – foi vetado. Entendemos que não deve ser mesmo empregado, razão pela qual propusemos sua retirada definitiva.

A qualidade do Serviço Móvel Pessoal, tanto no quesito “cobertura” quanto no de “velocidade” ainda é insuficiente. Uma das principais razões para esse fato é a falta de antenas. Para cobrir seu vasto território e proporcionar uma taxa média de transmissão por assinante adequada, o Brasil precisaria, dizem os especialistas, triplicar o número atual de antenas em atividade. Quando se projeta esse indicador no mundo do 5G e da Internet das Coisas, o déficit de infraestrutura se agravará demais se as barreiras de implantação das redes não forem eliminadas.

Propusemos superar esse desafio de forma ousada: privilegiando a liberdade e a responsabilidade das prestadoras em proceder à instalação de sua infraestrutura sem autorização prévia do Poder Público, desde que cumpridas determinadas condições. Penso ser esse o caminho para que o País modernize rápida e eficientemente sua infraestrutura de telecomunicações.

Sala das Sessões,

Senador MARCOS DO VAL



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI

Nº 634, DE 2020

Altera a Lei nº 13.116, de 20 de abril de 2015, que “estabelece normas gerais para implantação e compartilhamento da infraestrutura de telecomunicações e altera as Leis nº 9.472, de 16 de julho de 1997, 11.934, de 5 de maio de 2009, e 10.257, de 10 de julho de 2001”, para aprimorar o processo de licenciamento para instalação de infraestrutura de telecomunicações.

AUTORIA: Senador Marcos do Val (PODEMOS/ES)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 5.070, de 7 de Julho de 1966 - Lei do Fundo de Fiscalização das Telecomunicações (FISTEL); Lei do FISTEL - 5070/66
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1966;5070>
 - parágrafo 1º do artigo 6º
- Lei nº 9.472, de 16 de Julho de 1997 - Lei Geral de Telecomunicações - 9472/97
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9472>
- Lei nº 10.257, de 10 de Julho de 2001 - Estatuto da Cidade - 10257/01
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2001;10257>
- Lei nº 11.934, de 5 de Maio de 2009 - LEI-11934-2009-05-05 - 11934/09
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2009;11934>
- Lei nº 13.116, de 20 de Abril de 2015 - Lei Geral das Antenas - 13116/15
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2015;13116>
 - artigo 5º
 - artigo 7º
 - artigo 10

6



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Morais

PARECER N° , DE 2023

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

Relator: Senador **WILDER MORAIS**

I – RELATÓRIO

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

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

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

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



II – ANÁLISE

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

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

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

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

III – VOTO

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

Sala da Comissão,

, Presidente



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Morais

, Relator

PROJETO DE LEI N° , DE 2020

Dispõe sobre a federalização da rodovia TO-335.

SF/20192.96744-54

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

Sala das Sessões,

Senador IRAJÁ



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI

Nº 4430, DE 2020

Dispõe sobre a federalização da rodovia TO-335.

AUTORIA: Senador Irajá (PSD/TO)



[Página da matéria](#)

7

PARECER N° DE 2023

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

Relator: Senador **CARLOS VIANA**

I – RELATÓRIO

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

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

“Art. 193. (...)

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

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

A análise do Projeto foi atribuída a esta Comissão, como dissemos, em caráter terminativo, sendo que, no âmbito do Senado, a matéria recebeu uma emenda de nº 1, de autoria da Senadora Augusta Brito.

II – ANÁLISE

Nos termos do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à CI manifestar-se sobre transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes.

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

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

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

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

Em análise a emenda apresentada, verificamos que a intenção da nobre Senadora é importante, porém devemos rejeita-la, pois, o Projeto de Lei, tem finalidade diferente do disposto na emenda.

No mérito, somos pela aprovação do projeto conforme texto aprovado pela casa iniciadora e pela rejeição da emenda de nº 1 apresentada.

III – VOTO

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI

Nº 1949, DE 2021

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

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

- Texto do projeto de lei da Câmara
- Legislação citada
- Projeto original
http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarIntegra?codteor=2017875&filename=PL-1949-2021



Página da matéria



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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

"Art. 193.

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



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

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 19 de dezembro de 2022.

ARTHUR LIRA
Presidente



Of. nº 660/2022/PS-GSE

Brasília, 19 de dezembro de 2022.

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

Assunto: Envio de proposição para apreciação

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 1.949, de 2021, da Câmara dos Deputados, que “Acresce dispositivo à Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para estabelecer a não caracterização como perigosas das atividades ou operações que envolvam exposição às quantidades de inflamáveis contidas em tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares, na forma que especifica”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR
Primeiro-Secretário



LEGISLAÇÃO CITADA

- Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de Maio de 1943 - Consolidação das Leis do Trabalho (CLT);
CLT - 5452/43
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:decreto.lei:1943;5452>
 - art193



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Augusta Brito

EMENDA N° - CI
(ao PL nº 1.949, de 2021)

Dê-se aos arts. 1º e 2º do Projeto de Lei nº 1.949, de 2021, a seguinte redação:

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

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

“Art. 193.

...

§ 5º O disposto no inciso I do caput deste artigo não se aplica às quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares, para consumo próprio dos veículos de carga, certificados pelo órgão competente, na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego. ” ” (NR).

JUSTIFICAÇÃO

As medidas de prevenção para veículos de passageiros exigem padrões de segurança diferenciados em relação ao transporte de veículos de carga, não sendo possível equiparar as duas formas de transporte.

Destaca-se que, conforme explanado pelo setor produtivo, as principais razões técnicas para instalar tanques de combustíveis de grande volume de armazenamento nos caminhões, dentre outras, são as seguintes:

- grandes deslocamentos efetuados no transporte de cargas devido às dimensões continentais do Brasil;
- necessidade de maior autonomia dos caminhões para fazer menos paradas evitando situações de violência como furtos e roubos;
- maior autonomia para permitir que os motoristas façam as pausas em pontos de parada mais seguros e estruturados;
- pouca oferta de postos de combustíveis em algumas regiões do país;
- redução de custos, já que o preço do combustível é maior fora dos centros urbanos e suas imediações.

Ocorre que nenhuma dessas necessidades se aplica ao veículo de passageiros, que em sua imensa maioria não efetua viagens interestaduais, deslocando-se apenas nos bairros de determinados municípios, ou entre municípios vizinhos, percorrendo distância muito menor, em regiões onde existe uma rede ampla de postos de revenda de combustíveis. Ainda, os veículos de transporte de passageiros destinados ao transporte interestadual possuem pontos de parada para limpeza interna e reabastecimento já predefinidos em rota, possuindo autonomia para alcançar essas distâncias sem a necessidade de suplementação de tanques de combustíveis adicionais. Ademais, em caso de acidentes, os efeitos e danos causados em eventuais incêndios e explosões é diretamente proporcional ao volume de inflamável ou combustível, assim, além de não ser necessário, não é favorável a segurança dos passageiros possibilitar a instalação de tanques suplementares nos veículos.

Da mesma forma, as justificativas para instalar tanques suplementares, aumentando a capacidade de armazenamento em tanques de caminhões, bem como a eventual necessidade de esclarecer que o inflamável existente nos tanques de combustíveis dos veículos não é considerado para fins de periculosidade, não se aplica para as máquinas, equipamentos e equipamentos de refrigeração de carga.

Máquinas e equipamentos existem em praticamente todas as atividades econômicas, instaladas muitas vezes no interior das empresas, nos setores produtivos e as situações envolvendo a utilização de máquinas e equipamentos são totalmente distintas de veículos de cargas. Além disso, as

concepções construtivas são muito diferentes de um veículo, não sendo possível estabelecer nenhuma vinculação em máquinas e equipamentos com todos os aspectos técnicos relacionados com o projeto e instalação de tanques de combustíveis em veículos.

Assim, estender o alcance da regulamentação do PL 1949/2021 para máquinas, equipamentos e equipamentos de refrigeração de carga, implicará em riscos adicionais aos trabalhadores, sendo desfavorável para a segurança dos mesmos. Assim, a instalação desses tanques poderá comprometer toda a segurança da operação por não ter sido as máquinas, equipamentos e equipamentos de refrigeração projetados para acomodar tanques suplementares em sua estrutura, aumentando o risco de acidentes, vazamentos e consequentemente de incêndio/explosão.

Por fim, é importante destacar que máquinas e equipamentos não guardam relação com o conteúdo do Projeto de lei.

Sala da Comissão,

Senadora **AUGUSTA BRITO**

8

Minuta

PARECER N° , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 2.773, de 2022, do Senador Mecias de Jesus, que *altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para dispor sobre a instalação de áreas de escape (“caixa de brita”) nas rodovias localizadas em regiões serranas.*

Relator: Senador **JORGE SEIF**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura, o Projeto de Lei nº 2.773, de 2022, do Senador Mecias de Jesus, que *altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para dispor sobre a instalação de áreas de escape (“caixa de brita”) nas rodovias localizadas em regiões serranas.*

O projeto em análise é composto por três artigos. O primeiro enuncia o objeto da lei. O segundo artigo insere na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, o artigo 31-A para determinar que *incumbe á concessionária que administra trecho rodoviário em região serrana instalar área de escape nas descidas onde há registros de acidentes com veículos pesados*. O terceiro e último artigo contém a cláusula de vigência da lei, que será imediata.

O autor do projeto ressalta que as áreas de escape nas rodovias evitam acidentes, principalmente com caminhões, carretas e ônibus, sobretudo

nas descidas das serras. Assim, o PL ora proposto objetiva contribuir para a diminuição de acidentes nas rodovias localizadas em regiões serranas do país.

A matéria foi distribuída exclusivamente à Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, cabe a esta Comissão opinar sobre a matérias pertinentes a transportes e obras públicas em geral.

A Constituição Federal de 1988 determina, em seu art. 22, inciso XI, que compete à União legislar, com exclusividade, sobre trânsito e transporte. Desse modo, no que se refere à constitucionalidade do Projeto sob o aspecto formal, não se faz presente qualquer ofensa à Constituição, tendo sido observados todos os preceitos constitucionais relativos ao processo legislativo constantes dos arts. 59 a 69 da Lei Maior.

Do ponto de vista da juridicidade, propomos emenda ao projeto para alterar a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, por entendermos que o objeto do PL se adequa melhor à Lei que estabelece as competências da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), como veremos adiante.

No mérito, reconhecemos a importância da matéria. Os acidentes nas rodovias brasileiras dispensam maiores esforços argumentativos para concluir que é preciso envidar todo e qualquer tipo de esforço que tenha o objetivo de salvar vidas e também os próprios veículos e as cargas transportadas por todo o país.

Nas regiões serranas, o problema é mais grave ainda. Além do natural perigo em razão da geometria das rodovias com descidas e curvas acentuadas, não podemos nos esquecer da falta de manutenção adequada da frota de veículos pesados, que contribui sobremaneira para a ocorrência de acidentes. Em especial, os veículos que transportam cargas acima do peso máximo permitido exigem do sistema de frenagem capacidade nem sempre disponível para trafegar com segurança.

Outro fator determinante para a ocorrência de acidentes nas rodovias é a idade da frota de veículos de carga. Ainda no ano passado, o Governo Federal editou Medida Provisória que culminou na publicação da Lei nº 14.440, de 2 de setembro de 2022, cujo objetivo é estimular a renovação da frota de veículos de carga. Segundo dados da Secretaria Nacional de Trânsito, circulam no país mais de 3,5 milhões de caminhões. Desse total, cerca de 26% possuem mais de 30 anos de fabricação. Segundo a ANTT, a idade média da frota de transporte de cargas nacional acima de 3,5 toneladas é de 14,8 anos. Uma idade avançada em comparação com os países desenvolvidos, nos quais a idade média da frota circulante gira em torno de 8 anos.

Identificamos, no entanto, oportunidades de melhoria no PL. A segurança no trânsito é dever do Estado. Citamos o art. 2º do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que estabelece que *o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito*. Nesse sentido, a criação de um comando em lei que trata dos aspectos gerais das concessões em diversas áreas do serviço público para impor às concessionárias a criação de sistema tão específico não nos parece a melhor solução.

O texto do PL pode causar insegurança jurídica, na medida em que impõe determinação a todos os contratos de concessão vigentes em regiões serranas do País e pode alterar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos impactando diretamente nas tarifas pagas pelos usuários.

As áreas de escape, embora desejáveis e indubitavelmente eficientes, devem ser planejadas e construídas levando-se em consideração as características das rodovias, e devem ser instaladas quando o projeto de engenharia assim determinar.

Nesse sentido, propomos que a alteração legal seja feita na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Terrestres. Acrescentamos o inciso X ao art. 26 da citada lei para determinar que cabe à ANTT, como atribuição pertinente ao transporte rodoviário, considerar, sempre que possível, nos editais e nos contratos (existentes ou futuros) a construção de áreas de escape nas rodovias federais, observados os projetos de engenharia, os estudos técnicos pertinentes e o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa e, no mérito, pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 2.773, de 2022, nos termos da seguinte emenda substitutiva:

EMENDA N° (SUBSTITUTIVA)

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências, para dispor sobre a instalação de áreas de escape nas rodovias federais.

Art. 1º O art. 26 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 26.

X - considerar, sempre que possível, nos editais e nos contratos de concessão, a construção de áreas de escape nas rodovias federais nos trechos em declive com alto índice de acidentes, observados os projetos de engenharia, os estudos técnicos pertinentes e o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

....”(NR)

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI

Nº 2773, DE 2022

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para dispor sobre a instalação de áreas de escape (“caixa de brita”) nas rodovias localizadas em regiões serranas.

AUTORIA: Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS/RR)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador do Mecias de Jesus

SF/22009.73934-70

A standard linear barcode is located on the right side of the page, next to the document identifier.

PROJETO DE LEI DO SENADO N° 2022

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para dispor sobre a instalação de áreas de escape (“caixa de brita”) nas rodovias localizadas em regiões serranas.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. Esta lei altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para dispor sobre a instalação de áreas de escape (“caixa de brita”) nas rodovias localizadas em regiões serranas.

Art. 2º. A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar acrescida do seguinte dispositivo:

“Art. 31-A Incumbe à concessionária que administra trecho rodoviário em região serrana instalar área de escape nas descidas onde há registros de acidentes com veículos pesados.” (NR)

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

JUSTIFICATIVA

O objetivo desse projeto de lei é contribuir para a diminuição de acidentes envolvendo caminhões e ônibus nas rodovias localizadas em regiões serranas do país.

Além de toda a sinalização e equipamentos instalados ao longo do percurso, as tecnologias adotadas são pontos importantes que andam sempre em conjunto com a modernização e manutenção das vias. A criação de artifícios de segurança, acostamentos, contenções e áreas de escape são alguns dos exemplos.

No Brasil, as áreas de escapes, também conhecidas como “caixa de brita”, são planejadas como uma faixa de acesso, direcionada para uma caixa com profundidade de até 1,1 metro preenchida com argila expandida. Assim, não é preciso criar rampas, basta apenas uma nova pista – como uma bifurcação – preenchida com o material e com a respectiva sinalização. No exterior, elas são conhecidas como *Runaway Truck Ramps*.

As áreas de escape são espaços desenvolvidos para evitar grandes acidentes, principalmente, com caminhões, carretas e ônibus. Através de recursos que absorvem impacto, elas paralisam totalmente veículos desgovernados ou que acabam perdendo o freio, principalmente em descidas de serras.

Foi o que aconteceu com o motorista Emerson Moreira, que dirige ônibus e caminhões há 20 anos, enquanto levava 50 estudantes universitários para a Oktoberfest, em Santa Catarina. Uma hora depois do início da viagem, eles estavam na BR-376, num trecho de descida na Serra do Mar quando aconteceu um problema nos freios. Emerson, então, usou a área de escape da rodovia. Ninguém se feriu.

A eficácia desse instrumento pode ser observada pelo número de acidentes que deixou de acontecer. Por exemplo, a primeira área de escape do país localizada no km 42,6 da via Anchieta em São Paulo já foi usada 785 vezes por caminhões.

Em três anos de operação a área de escape criada na BR-376, na descida da serra de Guaratuba – litoral do Paraná – evitou mais de 100 acidentes. Segundo a concessionária que administra o trecho, a caixa de pedra instalada na beira da rodovia fez diminuir a média de acidentes no local, que antes era de 14 por ano.



SF/22009.73934-70

Além de evitar acidentes, as áreas de escape não interferem no tráfego da rodovia. A maioria dos veículos que utilizam o recurso segue viagem normalmente, sem necessitar de reparos.

Trata-se de uma medida simples e pouco onerosa que pode tornar o trânsito nas rodovias mais seguro, eficaz e melhor para todos.

Diante do exposto, peço o apoio dos nobres pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das sessões, 10 de novembro de 2022.

SF/22009.73934-70

**Senador MECIAS DE JESUS
(REPUBLICANOS/RR)**

LEGISLAÇÃO CITADA

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

9



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO N° DE - CCT

Requeiro, nos termos do art. 90, inciso XIII, e art. 142 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de diligência externa em Belo Horizonte, com o objetivo de acompanhar o andamento do contrato de concessão do metrô de Belo Horizonte, sob a responsabilidade do Grupo Comporte.

JUSTIFICAÇÃO

A Comporte Participações S.A. venceu o leilão de concessão do metrô de Belo Horizonte (MG), realizado em 22/12/2022. Estima-se que o investimento total alcance cerca de R\$ 3,5 bilhões, ao longo dos 30 anos do contrato de concessão. A nova concessionária será responsável tanto pela ampliação e requalificação das linhas, quanto pela gestão, operação e manutenção da rede. O projeto envolve a requalificação e a ampliação da linha existente em mais uma estação (Novo Eldorado, no município de Contagem), aumentando o trajeto em 1 km, e a construção da Linha 2 (ligando os bairros de Calafate e Barreiro), com sete estações e 10 km de extensão. Estima-se que o sistema passe a beneficiar aproximadamente 270 mil passageiros por dia, um aumento de cerca de 50% em relação aos 179 mil passageiros transportados diariamente em 2019.

É de suma importância que o Congresso Nacional acompanhe de perto o contrato de concessão, incluindo o cumprimento dos prazos contratuais e do cronograma físico-financeiro. A população do município de Belo Horizonte e dos municípios limítrofes espera ansiosamente pela entrega de tão importante obra. Nesse sentido, a Comissão de Serviços de Infraestrutura exerce papel fundamental

no processo para garantir que os investimentos avancem nos termos estabelecidos no contrato de concessão.

Sala da Comissão, 12 de setembro de 2023.

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

10



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JADER BARBALHO (MDB/PA)

REQ

00071/2023

135

REQUERIMENTO N°

DE 2023 - CI

SF/23616.24317-85

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II e V, da Constituição Federal, e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que seja convidado a comparecer a esta Comissão o Senhor Sandoval de Araújo Feitosa Neto, Diretor-Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica, a fim de prestar informações sobre a composição da tarifa de energia elétrica, o risco de as tarifas ficarem mais caras nas regiões do país com maiores complexidades socioeconômicas e eventuais medidas necessárias para se enfrentar as causas do problema.

JUSTIFICAÇÃO

Em 24 de agosto de 2023, o Diretor-Geral da ANEEL participou de Audiência Pública na Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados para discutir a Revisão Tarifária da Equatorial Pará e apontou uma tendência preocupante, as tarifas têm ficado mais caras nas áreas com maior complexidade socioeconômica e menor condição de pagamento por parte da população e a tendência é que o problema se agrave nos próximos anos se não houver mudanças na política tarifária vigente.

Atualmente, as tarifas médias da Região Norte são as mais elevadas do país, sendo as tarifas do Pará as maiores dentre todas as concessionárias. A principal razão está na baixa densidade de carga, ou seja, muitos investimentos em redes e subestações para atender poucas unidades consumidoras, com reduzido consumo médio. A componente de distribuição, dentro das tarifas de energia elétrica, é particularmente cara nas Regiões Norte e Nordeste, dado serem as regiões que ainda têm menores densidades de carga.

O problema está se intensificando e demonstração disso está nas quatro revisões tarifárias atualmente em discussão pela ANEEL, detalhadas na tabela a seguir. As novas tarifas nos estados do Piauí, Rondônia, Acre e Amapá, entrarão em vigor em dezembro de 2023 e os índices submetidos à Consulta Pública apontam para

elevações tarifárias que variam entre 16,18% e 43,99%, sendo a componente de distribuição o item da tarifa que mais está impactando os processos tarifários.

Tabela 1 – Revisões Tarifárias em andamento

Distribuidora	Energia	Transmissão	Encargos Setoriais	Distribuição	Financeiros 2023	Saída financeiros 2022	Efeito Médio	Data aniversário	Consulta pública
Equatorial Piauí	1,51%	0,95%	3,91%	8,40%	1,03%	4,85%	20,65%	02/12/2023	029/2023
Energisa Rondônia	-2,38%	-0,05%	3,51%	8,98%	2,65%	3,48%	16,18%	13/12/2023	033/2023
Energisa Acre	-0,70%	-0,57%	5,87%	6,41%	9,48%	1,57%	22,07%	13/12/2023	032/2023
Equatorial Amapá	2,60%	0,63%	12,56%	13,74%	6,14%	8,32%	43,99%	13/12/2023	

Desnecessário dizer que há um evidente descasamento entre o nível tarifário e a capacidade de pagamento da população residente nesses estados. Os estados das Regiões Norte e Nordeste ainda apresentam baixos índices de desenvolvimento humano, particularmente em sua componente renda, o que leva às contas de energia elétrica comprometerem parte relevante do orçamento das famílias, contribuindo para o fenômeno da pobreza energética e comprometendo o desenvolvimento social e econômico desses estados.

A energia elétrica a preços acessíveis é propulsora para a melhoria da condição de vida da população de menor renda, ao viabilizar acesso a serviços básicos como iluminação adequada, refrigeração de alimentos, comunicação, acesso à informação, conforto e segurança, além de fomentar o desenvolvimento de pequenos negócios, permitindo a geração de renda e novas oportunidades de emprego local.

Aplicar tarifas mais elevadas nas regiões com menor capacidade de pagamento tem resultado em um ciclo vicioso no qual há o aumento da inadimplência, maior necessidade de corte do fornecimento e maior conflito entre distribuidora e consumidores. Além disso, provoca o aumento das perdas não técnicas, o que gera desequilíbrio econômico, mais impacto nas tarifas e realimentação desse ciclo, que opera na contramão da redução da pobreza energética e da justiça tarifária.

Para piorar, a legislação vigente prevê que as quotas da Conta de Desenvolvimento Energético – CDE, irão paulatinamente, até 2030, encarecer ainda mais as tarifas das Regiões Norte e Nordeste, aliviando os valores pagos pelas demais regiões do país, o que agravará ainda mais o problema.

É necessário que o Senado Federal discuta e busque uma distribuição mais justa dos custos da CDE, levando em conta as condições socioeconômicas e o nível tarifário em cada área de concessão, de modo que áreas com maiores complexidades socioeconômicas e elevadas tarifas contribuiriam menos para a CDE,

**SENADO FEDERAL****Gabinete do Senador JADER BARBALHO (MDB/PA)**

aplicando-se o contrário para áreas com reduzidas tarifas e baixa complexidade socioeconômica, que contribuiriam mais.

Acredito que a ANEEL, enquanto Agência Reguladora que aplica a política tarifária cotidianamente tem elementos robustos a oferecer à Comissão de Infraestrutura do Senado Federal, mostrando o diagnóstico das tarifas de energia elétrica e possíveis caminhos a serem trilhados para que a política tarifária entregue para a sociedade tarifas mais eficientes, sustentáveis e justas.

Sala da Comissão, em 12 de setembro de 2023.


Senador **JADER BARBALHO**
(MDB/PA)

11



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO N° DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, V, da Constituição Federal, que seja convidado o Senhor Enio José Verri, Diretor-Geral Brasileiro de Itaipu, a comparecer a esta Comissão, a fim de prestar informações sobre a composição da tarifa aplicada à energia elétrica comercializada pela usina hidrelétrica de Itaipu.

JUSTIFICAÇÃO

Em 28 de agosto de 1973, por meio do Decreto nº 72.707, foi promulgado 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 Guaira até a Foz do Rio Iguaçu". Graças ao Tratado em questão, foi construída Itaipu, que por muito tempo foi a maior hidrelétrica do mundo e, ainda hoje, representa uma parcela importante da oferta de energia elétrica ao Brasil.

Para viabilizar a construção de Itaipu, o Tratado firmado entre os governos brasileiro e paraguaio garantiu que a energia elétrica gerada pela usina seria adquirida compulsoriamente por ambos os países a um preço, definido pela gestão da própria usina, que cobrisse todos os custos do empreendimento. Assim, em virtude desse arranjo, consumidores brasileiros atendidos por distribuidoras localizadas nos submercados Sul e Sudeste/Centro-Oeste compram, obrigatoriamente, energia elétrica gerada por Itaipu ao preço definido pelos gestores da empresa. Não há dúvida de que se trata de uma grave distorção, cujos danos são comprovados pelos fatos relatados no decorrer desta Justificação.

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

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

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

Em 27 de junho de 2023 e em 14 de julho de 2023, o Diretor-Geral Substituto da ANEEL e o Secretário-Executivo Adjunto do Ministério de Minas e Energia, respectivamente, enviaram-me as respostas aos questionamentos

entregues ao Ministro de Estado de Minas e Energia e ao Diretor-Geral da ANEEL. A análise dessas respostas revela um cenário preocupante.

Com algumas raras exceções, as respostas enviadas pelo Ministério de Minas e Energia parecem ter sido concebidas para esconder o que precisa ser explicitado. Na verdade, o conteúdo da correspondência do Ministério de Minas e Energia mostra certo conformismo com a inclusão de ineficiências e custos estranhos ao setor elétrico na tarifa de Itaipu. O argumento principal é o de que tudo está sendo feito de acordo com o Tratado de Itaipu e que os administradores da usina têm poderes para definir a tarifa e incluir nela os custos que julgarem necessários ao funcionamento da usina. Não há qualquer orientação do Ministério de Minas e Energia acerca de como os representantes brasileiros no Conselho de Administração de Itaipu devem se portar de forma a evitar que a tarifa de Itaipu, por exemplo, cubra gastos com programas de “responsabilidade socioambiental” que, em 2022, alcançaram o inacreditável valor de US\$ 505, 2 milhões [1], isto é, R \$ 2,5 bilhões! É o que atestam as Demonstrações Contábeis de Itaipu, disponíveis no endereço eletrônico https://www.itaipu.gov.br/sites/default/files/af_df/Demonstracoes_Contabeis_2022.pdf, acessado em 13 de setembro de 2023. Salienta-se que, em 2021, o valor gasto em com programas de “responsabilidade socioambiental” foi de US\$ 302,4 milhões; em 2020, foi de US\$ 288,6 milhões. Nota-se, portanto, ano a ano, o aumento substancial dessa rubrica. Vale ressaltar que os gastos com programas de “responsabilidade socioambiental”, discricionários, não têm relação ao pagamento obrigatório de royalties, que, em 2022, foi de US\$ 483,5 milhões.

Ao que tudo indica, o Ministério de Minas e Energia, de forma inaceitável, acredita que os objetivos do Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas justificam a operação de verdadeiro orçamento público paralelo que, com o dinheiro dos consumidores brasileiros de energia elétrica e sem nenhuma supervisão do Congresso Nacional ou do Tribunal de Contas da União (TCU), banca os gastos com programas de responsabilidade socioambiental. O Diretor-Geral de Itaipu, inclusive, segundo reportagem do site Poder 360, disponível no

endereço eletrônico <https://www.poder360.com.br/energia/itaipu-deve-estar-aservico-do-desenvolvimento-diz-diretor/>, acessado em 13 de setembro de 2023, declarou que o objetivo de Itaipu, “além de produzir energia limpa e de qualidade, é desenvolver políticas ambientais, sociais e na área de infraestrutura”.

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

A conclusão decorrente das respostas dadas pelo Ministério de Minas e Energia e pela ANEEL é que os órgãos do Poder Executivo que deveriam zelar pela modicidade tarifária no setor elétrico aceitam passivamente a inclusão de qualquer custo na tarifa de Itaipu porque a gestão da empresa pode, na prática, incluir qualquer gasto na composição da tarifa de Itaipu. Isso é um escândalo!

É inadmissível que aceitemos, sem tugir nem mugir, que consumidores brasileiros de energia elétrica financiem um verdadeiro orçamento público paralelo e pouco transparente. Enfatizo: em 2022, Itaipu gastou US\$ 505,2 com “programas de responsabilidade socioambiental”. E quem decidiu onde e como seria gasto esse valor? A Direção e o Conselho de Administração da usina! E o consumidor? Ele é chamado apenas para pagar a conta, na forma de tarifa. Nesse cenário, é muito fácil a direção de Itaipu defender que a empresa tem obrigação de desenvolver políticas ambientais, sociais e na área de infraestrutura. Isso porque a direção da empresa faz, na linguagem popular, “bondade com o chapéu alheio”. Ademais, ela empurra o ônus de suas decisões para o Congresso Nacional, pois é no Parlamento que os representantes do povo, legitimamente eleitos, são cobrados,

com toda a razão, pela população pelo fato de a energia elétrica custar muito caro no Brasil.

Ora, não é preciso muito esforço para verificar o absurdo do arranjo em vigor. É inaceitável a falta de controle nos gastos de Itaipu, como também é inaceitável a naturalidade com que os responsáveis pela gestão e pela regulação da empresa, respectivamente, perpetram e ignoram a violência que está sendo cometida contra os consumidores, que afeta principalmente aqueles de menor renda, sem poder aquisitivo para migrarem para a geração própria de energia elétrica e, assim, escaparem à leniência do Poder Público no trato com os custos cobertos pela tarifa da energia elétrica gerada por Itaipu.

Diante do exposto, é de suma relevância que o Diretor-Geral de Itaipu compareça ao Senado Federal para prestar esclarecimento sobre a definição da tarifa de Itaipu e, principalmente, dos gastos da usina com os “programas de responsabilidade socioambiental”. Ele deve explicar, no mínimo, quem recebe esses recursos, os critérios de escolha, como são fiscalizados e os benefícios gerados aos consumidores de energia elétrica. Ademais, também deve mostrar como a gestão da empresa atuará para que os consumidores brasileiros sejam cada vez menos onerados.

Sala da Comissão, 13 de setembro de 2023.

**Senador Esperidião Amin
(PP - SC)**

12



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO N° DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 66/2023 - CI, seja incluído um representante da União Nacional dos Servidores de Carreira das Agências Reguladoras Federais (UnaReg).

Sala da Comissão, 15 de setembro de 2023.

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

13



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Confúcio Moura

REQUERIMENTO N° DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater o novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), lançado pelo governo em agosto de 2023.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- o Senhor Rui Costa, Ministro-chefe da Casa Civil;
- o Senhor Fernando Haddad, Ministro da Fazenda;
- o Senhor Aloizio Mercadante, Presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES);
- a Senhora Rita Serrano, Presidente da Caixa Econômica Federal (CAIXA).

JUSTIFICAÇÃO

Em 11 de agosto de 2023, através do Decreto nº 11.632, foi lançada a terceira versão do Programa de Aceleração do Crescimento – o novo PAC. Segundo divulgado pelo governo, o programa terá investimentos de R\$ 1,7 trilhão em nove eixos de atuação, sendo R\$ 1,4 trilhão até 2026 e R\$ 320,5 bilhões após 2026. A previsão é de que a maior parte dos recursos, R\$ 612 bilhões, venha do setor privado. O restante divide-se em uma previsão R\$ 371 bilhões em investimentos do Orçamento Geral da União e R\$ 343 bilhões das estatais.

São valores relevantes e extremamente necessários que, bem aplicados, terão grande impacto na geração de empregos e no crescimento do

país, com a superação de conhecidos gargalos de infraestrutura, que dificultam o desenvolvimento e contribuem para o custo Brasil. Há, no entanto, pontos que demandam um debate mais aprofundado, sobretudo tendo em vista a experiência das versões anteriores do PAC. Juntos, o PAC 1 e o PAC 2 custaram aos cofres públicos quase R\$ 700 bilhões e, embora tenham contribuído para importantes obras no país, tiveram também falhas que resultaram em cortes de recursos, redução de investimentos e obras paralisadas. Segundo o Tribunal de Contas da União, o índice de conclusão das obras do PAC ficou abaixo de 10% na primeira versão do programa (entre 2007 e 2010) e pouco mais de 25% na segunda versão (a partir de 2010).

Tal quadro não poderá se repetir nessa nova versão, sobretudo considerando a atual situação fiscal do país. Um dos obstáculos das versões anteriores do PAC foi falta de dinheiro para fazer frente à carteira de projetos no longo prazo. Considerando que a segurança na continuidade dos investimentos é de suma importância para o engajamento de Estados, municípios e setor privado no programa, é necessário debater como o governo pretende conciliar os investimentos previstos com as metas do novo Arcabouço Fiscal.

Outra questão relevante diz respeito ao modelo de governança do Programa e à garantia da qualidade dos projetos. Projetos de infraestrutura de grande porte tem um ciclo de vida longo e demandam um esforço de coordenação entre setor privado, governos locais e governo federal, sobretudo quando se trata de concessões e parcerias público-privadas. É necessário ter critérios claros para a seleção de projetos relevantes e com nível de maturidade suficiente, bem como mecanismos para aumentar a segurança jurídica e reduzir a percepção de risco para possíveis investidores privados. Nesse sentido, propõe-se um debate sobre os instrumentos de governança previstos para seleção, priorização, contratação e monitoramento dos empreendimentos, bem como dos critérios que serão adotados para avaliação da viabilidade técnica e econômica de novos projetos.

A audiência pública permitirá à Comissão debater as critérios e prioridades de investimentos do PAC e os desafios do programa frente às regras

do novo Arcabouço Fiscal, bem como sua relação com as reformas - tributária e administrativa - propostas pelo governo.

Sala da Comissão, de de .

Senador Confúcio Moura
Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura

14



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Tereza Cristina

REQUERIMENTO N° DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de discutir o potencial e entraves da exploração de potássio no Brasil. .

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- o Senhor Bruno Santos Abreu Caligaris, Coordenador-Geral das Indústrias Química e Petroquímica Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços;
- o Senhor Adriano Espeschit, Presidente da Potássio do Brasil;
- o Senhor Luís Inácio Lucena Adams, Advogado e ex-Advogado Geral da União;
- o Senhor Arthur Dominique Liacre, Vice-Presidente de Assuntos Corporativos, Estratégia, e Sustentabilidade da Mosaic Fertilizantes.

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com a Secretaria Especial de Assuntos Estratégicos – SAE da Presidência da República, entre o período de 1992 e 2020, o Brasil deixou de ser exportador de fertilizantes para ser grande importador e, em face da velocidade de crescimento da demanda brasileira, não suprida pelo crescimento da oferta nacional, seu atendimento tem ocorrido via aumento de importações.

Em 2018, por exemplo, o País foi responsável por cerca de 8% do consumo global de fertilizantes, sendo o quarto país do mundo em importação, atrás apenas de China, Índia e Estados Unidos da América (EUA).

Naquele ano, mais de 80% dos fertilizantes consumidos no Brasil eram de origem estrangeira, a despeito da existência de grandes reservas de matérias-primas passíveis de produção de fertilizantes em seu território, de maneira que a produção nacional respondia por menos de 20% do suprimento da demanda do país.

Com base em dados da Agência Nacional de Mineração (ANM), o Brasil possui 422 milhões de toneladas de reservas lavráveis de Potássio. A Revista Globo Rural, por sua vez, informa que “embora importe 95% do que consome, o Brasil possui a sétima maior reserva de potássio do mundo, distribuída em duas bacias sedimentares: a do Amazonas-Solimões e a de Sergipe.

Importante ressaltar que a situação é crítica em relação ao potássio (K), na qual o Brasil apresenta dependência de cerca de 95%. Com a guerra da Ucrânia, a situação ficou bastante sensível, já que 44% do produto importado vêm da Rússia e da Belarus. Com foco na ação estratégica de segurança nacional e alimentar do Brasil e do mundo, enfrentamos uma grande crise com expectativas sombrias à época para a agricultura brasileira, que, entretanto, com ações rápidas e eficientes, foi debelada por meio de medidas firmes e estratégicas.

Sensível a esse crítico momento, quando ministra de Agricultura, Pecuária e Abastecimento, contribuímos decisivamente para o lançamento do Plano Nacional de Fertilizantes (PNF), uma estratégia de longo prazo, mas com efeitos imediatos para uma política federal de volta à produção de fertilizantes, com mecanismos para enfrentar os gargalos do setor, ações no plano legislativo, aperfeiçoamento de mecanismos tributários e proposta de financiamento e investimentos.

Não é o momento de desistir dessa linha de ação. Entendemos que o Brasil precisa ter uma visão de futuro, para que a nossa agricultura continue a promover a segurança alimentar e, o País, sua soberania.

Desse modo, torna-se importante, na Comissão de Meio Ambiente (CMA), a discussão do tema “o potencial e os entraves da exploração de potássio (K) no Brasil, especialmente estratégias em busca da autossuficiência, no contexto de dependência externa de fertilizantes pelo país”.

Por essas razões, pedimos a aprovação e participação dos nobres colegas Senadores na audiência pública ora proposta.

Sala da Comissão, 20 de setembro de 2023.

Senadora Tereza Cristina
(PP - MS)

15

16