



SENADO FEDERAL

PARECER **Nº 500, DE 2009** **(De Plenário)**

De PLENÁRIO, sobre o Projeto de Lei de Conversão (PLV) nº 5, de 2009 (proveniente da Medida Provisória (MPV) nº 452, de 24 de dezembro de 2008), que *dá nova redação à Lei nº 11.887, de 24 de dezembro de 2008, que cria o Fundo Soberano do Brasil – FSB, e à Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006, que autoriza o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT a executar obras nas rodovias transferidas a entes da Federação, e dá outras providências.*

RELATOR: Senador **ELISEU RESENDE**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao Senado Federal, para deliberação, o Projeto de Lei de Conversão (PLV) nº 5, de 2009, proveniente da Medida Provisória (MPV) nº 452, de 24 de dezembro de 2008.

A MPV nº 452, de 2008, tem por objetivo alterar a legislação sobre o Fundo Soberano do Brasil (FSB) e prorrogar o prazo para que o Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT) utilize recursos federais para executar obras em rodovias federais transferidas para entes da Federação.

O PLV nº 5, de 2009, aprovado pela Câmara dos Deputados, preserva o conteúdo original da MPV nº 452, de 2008, mas introduz ou altera dispositivos destinados a: i) dar maior transparência à regulamentação do FSB; ii) ampliar o prazo concedido ao DNIT para executar, com recursos federais, obras em rodovias federais transferidas a Estados; e iii) alterar a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de

1981, que trata da Política Nacional do Meio Ambiente, para tornar menos-restritivas as regras para o licenciamento ambiental de obras em rodovias já existentes.

Em termos formais, o PLV alterou os arts. 1º e 2º da MPV e introduziu um novo art. 3º, com o objetivo de alterar a Lei nº 6.938, de 1981, renumerando os arts. 3º e 4º da MPV para 4º e 5º, respectivamente.

I.1 – Disposições relativas ao Fundo Soberano do Brasil

O PLV nº 5, de 2009, altera o funcionamento do FSB de cinco maneiras: as três primeiras, por meio do art. 1º, que pretende alterar o art. 4º da Lei nº 11.887, de 2008; a quarta, por meio da cláusula de revogação, contida no art. 5º do PLV; e a quinta, mediante introdução de art. 7º-A na Lei que instituiu o FSB.

O art. 1º do PLV insere inciso IV no *caput* do art. 4º da Lei nº 11.887, de 2008, prevendo que títulos da dívida pública federal poderão constituir fonte de receitas do FSB. Em sua versão anterior à edição da MPV, o inciso I do *caput* do art. 4º previa que o FSB poderia ter como fonte recursos decorrentes da emissão de títulos da dívida pública, mas esses recursos deveriam estar consignados no orçamento anual. Dessa forma, a novidade introduzida pela adição do inciso IV é a possibilidade de o FSB ser financiado por recursos não previstos no orçamento.

O mesmo dispositivo também alterou a redação do § 2º do art. 4º da Lei nº 11.887, de 2008, para permitir que os recursos arrecadados com a emissão de títulos possam ser direcionados para o Fundo Fiscal de Investimento e Estabilização (FFIE), fundo de natureza privada formado com recursos do FSB. Antes da edição da MPV, o referido § 2º vedava a integralização de cotas do FFIE com recursos oriundos da colocação de títulos públicos. A nova redação do § 2º prevê que a União fica autorizada a emitir títulos da Dívida Pública Mobiliária Federal, a valor de mercado, sob a forma de colocação direta em favor do FSB.

A terceira modificação foi permitir que a União resgate antecipadamente, a valor de mercado, os títulos públicos emitidos para financiar o FSB. Essa alteração se deu por meio da redação proposta para o § 3º do art. 4º da Lei nº 11.887, de 2008.

A quarta alteração do PLV, ao manter a cláusula de revogação da MPV, desobrigou o Poder Executivo de regulamentar, por meio de decreto, as

condições e requisitos para a integralização de cotas da União no FFIE. Essa alteração foi feita por meio da revogação do inciso IV do art. 3º da Lei nº 11.887 de 2008.

Por fim, o PLV obriga o Conselho Diretor do FSB a enviar, após 30 dias da regulamentação, à Comissão Mista de Orçamento do Congresso Nacional, as diretrizes de aplicação, os parâmetros de gestão administrativa, orçamentária e financeira, as regras de supervisão prudencial e os requisitos para integralização de cotas da União no FFIE. Conforme dito anteriormente, essa alteração foi feita por meio da introdução do art. 7º-A na Lei nº 11.887, de 2008. Observe-se que esse dispositivo reinstitui a obrigação, que a MPV havia liberado, de o decreto que regulamentar o FSB estabelecer os requisitos para integralização de cotas da União no FFIE.

De acordo com a Exposição de Motivos anexa à MPV, a matéria é urgente e relevante para viabilizar o aporte de R\$ 14,5 bilhões para o FSB, que, por sua vez, garantiria o *funding* para investimentos em um contexto de fortíssima restrição de crédito no mercado internacional.

I.2 – Disposições relativas ao DNIT

O art. 2º do PLV nº 5, de 2009, dá nova redação ao art. 19 da Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006, de modo a prorrogar, até 31 de dezembro de 2012, a autorização para que esse órgão utilize recursos federais na execução de obras de conservação, recuperação, restauração, construção e sinalização das rodovias transferidas aos Estados, nos termos da Medida Provisória (MPV) nº 82, de 2002.

Ademais, determina que a execução das obras acima referidas prescindir de solicitação ou de celebração de convênios com as unidades da Federação que tiveram rodovias transferidas na forma da MPV nº 82, de 2002.

A única modificação introduzida pelo PLV ao texto da MPV nº 452, de 2008, refere-se ao prazo da autorização concedida ao DNIT. Enquanto a proposição original previa o encerramento do prazo em 31 de dezembro de 2010, o PLV aprovado pela Câmara dos Deputados propõe estendê-lo até 31 de dezembro de 2012, considerando que a exiguidade do prazo, em face das ações necessárias, acabaria por ensejar a edição de novas medidas provisórias com o mesmo objetivo.

Quanto a esse aspecto específico, a urgência da MPV estaria demonstrada pelo fato de que a última autorização concedida ao DNIT estaria

vencida no dia 1º de janeiro de 2009, o que significa que, a partir daí, todos os investimentos em andamento ou com início previsto seriam automaticamente interrompidos, com sérios prejuízos para as obras e os contratos em execução.

I.3 – Alteração da Lei de Política Nacional do Meio Ambiente

Com o objetivo de tornar menos restritivas as regras para o licenciamento ambiental de obras em rodovias já existentes, o art. 3º do PLV pretende acrescentar os §§ 5º ao 9º ao art. 10 da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981.

Pelo § 5º inserido, as obras de pavimentação, melhoramentos, adequação e ampliação de capacidade a serem executadas no âmbito das faixas de domínio das rodovias federais já existentes que constem do Plano Nacional de Viação (PNV) ficam dispensadas de “licenciamento ambiental prévio”.

O § 6º acrescido pelo PLV ao art. 10 da Lei nº 6.938, de 1981, determina que “os licenciamentos ambientais de instalação [...] para a execução das obras referidas no § 5º serão emitidos em até sessenta dias, contados, para novos empreendimentos, a partir da publicação do pedido de licenciamento junto ao órgão ambiental licenciador competente, e, para obras com licenciamento em andamento, a partir da publicação da Lei”. Pelo § 7º, uma vez decorrido o prazo previsto no § 6º, as licenças e autorizações serão emitidas, delas constando as exigências estabelecidas pelo órgão licenciador.

Conforme prevê o § 8º, as obras cujo impacto ambiental seja de natureza estadual serão licenciadas pelos respectivos órgãos estaduais de meio ambiente.

O § 9º proposto pelo PLV determina que as medidas mitigadoras dos danos ambientais serão adotadas pelo DNIT e pelos demais órgãos empreendedores concomitantemente à execução das obras.

Na Câmara dos Deputados, a MPV nº 452, de 2008, recebeu treze emendas, das quais onze pretendiam alterar o funcionamento do FSB, e três tratavam da transferência do domínio da malha rodoviária federal para os Estados. Todas foram rejeitadas pelo Relator, Deputado José Guimarães. A emenda com o objetivo de tornar menos restritivas as regras para licenciamento ambiental foi proposta pelo Relator.

II – ANÁLISE

II.1 – Admissibilidade, Adequação Orçamentária e Financeira e Técnica Legislativa

A Medida Provisória nº 452, de 2008, atende os pressupostos de relevância e urgência determinados pelo art. 62 da Carta Magna, como condição necessária para sua admissibilidade.

No que diz respeito às alterações na Lei nº 11.887, de 2008, é relevante e urgente autorizar a transferência de recursos oriundos da colocação de títulos públicos para o FSB e o FFIE, para que eles possam efetivamente cumprir o seu papel de estimular o investimento e mitigar os efeitos da crise econômica. Conforme consta na Exposição de Motivos que acompanha a Medida Provisória, em 2008 foi gerado um superávit primário excedente, da ordem de R\$ 14 bilhões. Esses recursos seriam destinados ao FSB, por meio do Projeto de Lei do Congresso Nacional (PLN) nº 54, de 2008, que previa a abertura de crédito ao Orçamento Fiscal da União no valor de R\$ 14,4 bilhões, com vistas à integralização de cotas do FFIE. Ocorre que o PLN foi retirado da pauta, de forma que os Fundos foram criados, mas não tiveram recursos alocados. A MPV visa justamente a sanar esse problema. Destaca-se que a alocação de recursos para os Fundos se torna mais urgente e relevante diante da crise internacional, que diminuiu drasticamente as fontes de crédito e levou à redução no nível de atividade.

A relevância e a urgência da MPV também ficam perfeitamente comprovadas no tocante à prorrogação da autorização concedida ao DNIT para a execução de obras em rodovias federais anteriormente transferidas aos Estados. De fato, com a última autorização concedida esgotando-se em 31 de dezembro de 2008, seria inviável encaminhar a proposta de prorrogação da referida autorização por meio de projeto de lei, sob pena de paralisação de todas as ações em curso enquanto não se concluísse a tramitação normal da matéria.

Não há óbices quanto à constitucionalidade da MPV nº 452, de 2008. Em especial, nenhuma das vedações previstas no § 1º do art. 62 da Constituição Federal se aplica à matéria objeto da medida provisória que deu origem ao PLV sob exame.

Quanto à adequação orçamentária, mantemos o entendimento do parecer da Câmara dos Deputados, de que a MPV atende às normas orçamentárias.

e financeiras estabelecidas na Lei de Responsabilidade Fiscal, na Lei do Plano Plurianual, na Lei de Diretrizes Orçamentárias e na Lei Orçamentária da União para o presente exercício financeiro, salvo no que se refere à autorização para que a União possa emitir, sem expressa previsão orçamentária, títulos da Dívida Pública Mobiliária para integralizar o FSB, por meio da alteração da redação do § 2º do art. 4º da Lei nº 11.887, de 24 de dezembro de 2008. Para sanar esta inadequação, propomos emenda ao PLV 5/2009.

Em relação à técnica legislativa, há dois reparos a fazer. No primeiro caso, trata-se de corrigir o texto da ementa, que o PLV nº 5, de 2009, manteve inalterado em relação ao que constava da MPV nº 452, de 2008. Entretanto, quando da votação da matéria na Câmara dos Deputados, foram acrescentados dispositivos relativos ao licenciamento ambiental das obras rodoviárias. Dessa forma, para facilitar a indexação da nova lei, é importante que a ementa passe a registrar também essas alterações. No segundo caso, o reparo deve-se à referência que o art. 1º do PLV, ao introduzir o art. 7º-A na Lei nº 11.887, de 2008, faz à “Comissão Mista de Orçamento do Congresso Nacional”, quando o nome correto da referida Comissão, instituída pela Resolução do Congresso Nacional nº 1, de 2006, é “Comissão de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização – CMO”.

II.2 – Mérito

II.2.1 – Alterações propostas para o Fundo Soberano do Brasil

Entre as alterações propostas para a Lei nº 11.887, de 2008, a principal delas foi permitir que títulos da dívida pública federal possam constituir fonte de receitas para o FSB, mesmo que não consignadas em orçamento. Seguindo as melhores práticas internacionais, o Brasil instituiu, por meio da referida Lei, o seu fundo soberano em dezembro de 2008, com o objetivo de promover investimentos do País no exterior, fomentar a poupança pública, mitigar os efeitos da crise econômica e fomentar projetos de interesse estratégico do País no exterior. A mesma Lei instituiu o FFIE, de natureza privada, constituído a partir de recursos do FSB, e cujos recursos seriam aplicados em investimentos e projetos estratégicos.

Apesar das justificativas expendidas, a nova forma de integralizar recursos ao FSB e ao FFIE, por meio de emissões de títulos da dívida pública não consignadas no orçamento anual, é incompatível com as leis orçamentárias. Ao retirar do Congresso Nacional qualquer possibilidade de controle nesse campo, haveria risco de aumento desnecessário da dívida pública. Faz-se necessário, portanto, corrigir esse item do PLV, o que fazemos por meio de emenda do Relator.

As outras modificações propostas em relação ao funcionamento do FSB são meritórias. A primeira autoriza a União a resgatar antecipadamente, a valor de mercado, os títulos públicos emitidos para financiar o FSB. Isso é importante, pois permite uma melhor administração da dívida pública. Quando há geração de poupança, o Tesouro pode optar por adquirir ativos ou resgatar títulos da dívida pública. A decisão depende, entre outros fatores, das condições de liquidez do mercado e da curva de juros. Não havendo problemas de liquidez, a melhor solução tende a ser resgatar antecipadamente títulos da dívida pública, o que traz maior transparência para as contas públicas, na medida em que cancela ativos e passivos de igual valor. Em um contexto de crise internacional, caracterizado por maior volatilidade dos mercados, um aumento de transparência pode representar importantes ganhos de credibilidade para o País.

Por fim, o PLV obriga o Conselho Diretor do FSB a enviar para a Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional, após trinta dias da regulamentação, diversas diretrizes referentes ao funcionamento do Fundo, inclusive as condições e requisitos para a integralização de cotas da União no FFIE. Busca-se, com isso, auxiliar o Poder Legislativo a cumprir sua atribuição constitucional de fiscalizar os atos do Poder Executivo, reforçando o sistema de pesos e contrapesos que deve caracterizar um regime democrático.

II.2.2 – Autorização ao DNIT para execução de obras em rodovias federais transferidas a Estados

Para melhor entendimento da questão, reportamo-nos à edição da MPV nº 82, de 2002, que determinou a transferência de parte da malha rodoviária federal para os Estados, em caráter definitivo. Para isso, os Estados interessados na transferência deveriam manifestar-se no prazo de quarenta e cinco dias a contar da edição da norma e os repasses deveriam ser amparados por convênios celebrados entre a União e as Unidades Federativas envolvidas. A conclusão do processo era prevista para janeiro de 2006.

Com base na referida MPV, o governo federal chegou a transferir para a responsabilidade de quinze Estados a manutenção de 17 mil quilômetros de estradas. À época, a transferência foi acompanhada de repasses no valor correspondente a R\$ 130 mil por quilômetro, então estimado como custo unitário médio das obras. A transferência de domínio, porém, não foi concluída conforme a previsão: embora tenham recebido os recursos, os Estados não os investiram

adequadamente na conservação das rodovias nem assinaram termo de recebimento em que reconheciam sua responsabilidade sobre elas.

Ocorre que o projeto de lei decorrente da apreciação da MPV nº 82, de 2002, pelo Congresso Nacional, teve seu texto integralmente vetado pelo Poder Executivo, sem que tenha sido providenciado o decreto legislativo destinado a disciplinar os atos e as relações jurídicas estabelecidas durante a vigência da medida provisória.

Diante do impasse assim configurado e da necessidade irrecorrível de continuar a investir na infraestrutura rodoviária, sob pena de ver deteriorado esse imenso patrimônio da União, o governo federal vem sucessivamente prorrogando o prazo da autorização para que o DNIT possa investir recursos federais na malha a ser estadualizada. Foi o que fez por meio da Lei nº 11.314, de 2006, e da Lei nº 11.452, de 27 de fevereiro de 2007, sendo que esta última estendeu o prazo até 31 de dezembro de 2008.

Assim, a nova prorrogação de prazo – prevista na MPV nº 452, de 2008, e ampliada no PLV nº 5, de 2009 – é vista como o único meio de assegurar a continuidade dos investimentos e da execução das obras nas rodovias alcançadas pela MPV nº 82, de 2002, imprescindíveis para o desenvolvimento do País.

A dispensa da solicitação ou da celebração de convênios com os Estados para a execução das obras, por sua vez, representa a simplificação dos procedimentos burocráticos atualmente exigidos, visto que, na realidade, não há óbices por parte dos Estados quanto à realização de investimentos federais em suas estradas.

Nessas circunstâncias, avaliamos que a proposição é adequada quanto ao mérito.

II.2.3 – Alteração na Lei de Política Nacional do Meio Ambiente

A Lei nº 6.938, de 1981, nos termos do art. 10, estabelece que as obras consideradas efetiva ou potencialmente capazes de causar degradação ao meio ambiente deverão ser licenciadas por órgão ambiental do Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA).

Na Câmara dos Deputados, o relator da MPV nº 452, de 2008, entendeu pertinente alterar a mencionada lei, de modo a simplificar os

procedimentos para o licenciamento ambiental de obras em rodovias federais já existentes, mediante o acréscimo dos dispositivos relatados anteriormente.

O licenciamento ambiental tem sido uma etapa muitas vezes complexa e plena de contraditórios para a implantação de melhorias nas rodovias federais já implantadas. O estado de boa parte dessas rodovias, por outro lado, gera impactos deletérios significativos ao meio ambiente tanto natural como socioeconômico.

Parte considerável da malha rodoviária nacional encontra-se atualmente em situação precária. Mais de 30% das rodovias estão em mau estado de conservação e cerca de 20% apresentam condições de conservação apenas regulares. Em outras palavras, mais de 50% das rodovias sob a responsabilidade da União necessitam urgentemente de investimentos para sua recuperação. Paralelamente, cerca de 2.000km dos mais de 50.000km das estradas federais pavimentadas, notadamente nas proximidades das regiões metropolitanas, apresentam elevados níveis de congestionamento de tráfego, necessitando de obras urgentes para o aumento de sua capacidade.

A degradação da malha rodoviária leva à ineficiência econômica e social e produz efeitos graves sobre o meio ambiente natural. Estudos realizados pelo extinto GEIPOT detectaram, nas rodovias federais em estado precário ou com elevados índices de congestionamento, aumentos de quase 40% nos custos operacionais para o deslocamento de cargas e de passageiros, de até 50% no número de acidentes, de até 60% no consumo de combustíveis e de até 100% nos tempos de viagem, comparativamente aos resultados obtidos em trechos rodoviários em condições normais de tráfego. Os trechos em estado precário de conservação correspondem a cerca de 35% da malha rodoviária federal.

As consequências negativas do estado precário das rodovias sobre o meio ambiente natural são óbvias. Entre outras, destacamos:

- aumento do consumo de combustíveis, com maior emissão de gases causadores do efeito estufa, contribuindo para o aquecimento global;

- aumento do risco de acidentes com caminhões que transportam cargas perigosas, cujos efeitos para os recursos hídricos, o solo, a flora e a fauna podem ser altamente significativos;

- desenvolvimento de processos erosivos, decorrentes da deterioração de aterros e obras de contenção de solos.

Aos efeitos sobre os fatores naturais e socioeconômicos do meio ambiente somam-se o sofrimento imposto à população. Isolamento, falta de condições para comercialização da produção agrícola e, mais chocante, grande número de acidentes decorrentes das más condições das estradas, causando mortes e tornando inválidos milhares de cidadãos. Os acidentes rodoviários provocam, também, aumento dos gastos públicos com hospitais e medicamentos e com a previdência social.

O conteúdo dos novos parágrafos acrescentados à Lei nº 6.938, de 1981, pelo art. 3º do PLV nº 5, de 2009, é claro: as estradas que serão beneficiadas com o processo simplificado de licenciamento ambiental são aquelas já implantadas e as obras serão limitadas às respectivas faixas de domínio. São estradas que já provocaram impactos ao meio ambiente, impactos estes irreversíveis, a não ser na hipótese absurda de eliminá-las, de fechá-las ao tráfego.

A permanência dessas estradas nas condições atuais de precariedade, como mostramos, só produz mais efeitos nocivos ao meio ambiente.

Compartilhamos, portanto, a opinião emitida pela Câmara dos Deputados, no sentido de que a etapa preliminar do licenciamento ambiental, com a emissão da respectiva licença prévia, somente é cabível no caso de empreendimentos rodoviários novos.

A simplificação do procedimento de licenciamento ambiental, conforme propõe o PLV, irá dinamizar a execução de obras rodoviárias emergenciais e necessárias para a consecução das metas previstas no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), com vistas a adequar e modernizar a malha rodoviária nacional, indispensável para o desenvolvimento econômico e para o bem-estar da população.

No entanto, a introdução de exceções diretamente no texto da Lei nº 6.938, de 1981, deve ser evitada, de forma que seus efeitos não se estendam a outros setores, para os quais a simplificação do processo de licenciamento ambiental não seria desejável.

Nesse sentido, acatamos sugestões dos Ministérios do Meio Ambiente e dos Transportes, para dar melhor clareza ao texto, embora não o fazendo por meio de alteração da Lei nº 6.938, de 1981. As modificações que, por meio de emenda, propomos ao texto do PLV nº 5, de 2009, não prejudicam o objetivo de

simplificar o licenciamento ambiental de obras nas faixas de domínio de rodovias federais já implantadas, mas apenas tornam mais claro esse processo.

III – VOTO

Ante o exposto, somos pela admissibilidade da Medida Provisória nº 452, de 2008, e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2009, dela proveniente, com as quatro emendas anexas.

Sala da Comissão,

, Presidente

 , Relator

EMENDA Nº 14 do Relator Revisor

Redação

Dê-se à ementa do Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2009, a seguinte redação:

“Dá nova redação a dispositivos da Lei nº 11.887, de 24 de dezembro de 2008, que cria o Fundo Soberano do Brasil (FSB) e da Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006, que autoriza o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) a executar obras nas rodovias transferidas a entes da Federação, e dispõe sobre o licenciamento ambiental de obras em rodovias federais, nas condições que especifica.”

Sala das Sessões,



Senador ELISEU RESENDE
Relator Revisor

EMENDA Nº 15 do Relator Revisor



Substitua-se a expressão “Comissão Mista de Orçamento do Congresso Nacional” na redação do art. 7º-A da Lei nº 11.887, de 24 de dezembro de 2008, nos termos do art. 1º do Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2009, por “Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização”.

Sala das Sessões,



Senador ELISEU RESENDE
Relator Revisor

EMENDA Nº 16 do Relator Revisor

Dê-se ao art. 4º da Lei nº 11.887, de 24 de dezembro de 2008, nos termos do art. 1º do Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2009, a seguinte redação:

“Art. 1º :

‘Art. 4º
.....

§ 3º A União poderá resgatar antecipadamente, a valor de mercado, os títulos de que trata o inciso I do *caput*. (NR)’”

Sala das Sessões,


Senador ELISEU RESENDE
Relator Revisor

EMENDA Nº 17 do Relator Revisor

Dê-se ao art. 3º do Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2009, nova redação e acrescentem-se ao Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2009, os arts. 4º, 5º, 6º, 7º, 8º e 9º, renumerando-se os arts. 4º e 5º para 10 e 11:

Art. 3º As obras rodoviárias de conservação, recuperação, restauração e melhoramentos a serem executadas no âmbito das faixas de domínio de rodovias federais existentes e constantes do Plano Nacional de Viação (PNV), ficam dispensadas de licenciamento ambiental. *das licenças*

Art. 4º As obras de ^{*prévia e de instalação*} pavimentação, adequação, ampliação de capacidade e duplicação das rodovias federais em suas faixas de domínio serão licenciadas por meio de procedimentos simplificados, dispensada a Licença Prévia (LP), emitindo-se, diretamente, a Licença de Instalação (LI). *[assinatura]*

Art. 5º As licenças ambientais, as Autorizações de Supressão de Vegetação (ASV) e demais autorizações ambientais necessárias para a execução das obras referidas no art. 4º serão emitidas em até noventa dias, contados a partir da publicação do pedido de licenciamento junto ao órgão ambiental licenciador competente, e, para obras com licenciamento em andamento, a partir da publicação desta Lei.

Art. 6º As Licenças de Operação (LO) para os trechos de rodovias que integram a malha rodoviária federal existente e em operação serão emitidas no prazo de até trinta dias, contados a partir da publicação do pedido junto ao órgão ambiental competente.


Art. 7º Decorridos os prazos mencionados nos arts. 5º e 6º, as respectivas licenças e autorização serão emitidas, delas constando, sob forma de condicionantes, as exigências estabelecidas pelo órgão licenciador.

Art. 8º O licenciamento ambiental das obras a que se referem os arts. 4º, 5º e 6º, cujos impactos ambientais ^{*SAB*} ~~forem~~ de natureza estadual, será descentralizado, cabendo aos órgãos estaduais de meio ambiente a competência para realizá-lo no âmbito de seus territórios. *[assinatura]*

Art. 9º O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e os demais órgãos empreendedores deverão, concomitantemente à execução das obras a que se referem os arts. 3º e 4º, adotar medidas

mitigadoras e compensatórias para reduzir o passivo ambiental e os danos originários das obras, de acordo com parâmetros definidos pelo órgão ambiental licenciador.”

Sala das Sessões,



Senador ELISEU RESENDE
Relator Revisor

Publicado no DSF, de 21/05/2009.