



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

15/07/2025 - 16ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Fala da Presidência.) - Bom dia a todos. Havendo número regimental, sob a proteção de Deus, declaro aberta a 18ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nessa data, 15 de julho de 2025.

Comunico que foi apresentado à Comissão o seguinte documento: Ofício 511/2025 da Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA), que encaminha o Relatório de Segurança de Barragens referente a 2024/2025.

O documento, nos termos da Instrução Normativa nº 12/2019, da Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal, estará disponível para consulta no *site* desta Comissão pelo prazo de 15 dias, podendo qualquer membro deste Colegiado solicitar a autuação nesse período.

A presente reunião é destinada à deliberação de matérias e requerimentos apresentados à Comissão. Ocorre de modo híbrido, semipresencial, e contará com a possibilidade de os Senadores votarem por meio do aplicativo Senado Digital em caso de deliberações nominais.

Aqueles que não conseguirem registrar seu voto no aplicativo serão chamados para que o declarem verbalmente à Comissão.

As inscrições para o uso da palavra podem ser feitas ou solicitadas por meio do recurso "levantar a mão" ou no *chat* da ferramenta para os Senadores que participarem remotamente. (*Pausa.*)

Nós teremos alguns Relatores que farão a apresentação dos seus relatórios remotamente, e outros que estarão presencialmente na Comissão.

O item 1 da pauta é o Projeto de Lei 1.086/2024. Esse projeto é terminativo.

Eu faria uma consulta aos colegas. Nós estamos, ainda, com quórum para iniciar, mas não para deliberar. Eu faria um apelo à Comissão, eu proporia à Comissão de a gente colocar o item 1 um pouco mais à frente, considerando que ele terá votação nominal, e faríamos o início da deliberação pelos projetos não terminativos, que não têm necessidade de votação nominal, exceto em caso de pedido de verificação. (*Pausa.*)

Não havendo objeção, fica sobrestado o item 1.

Eu peço ao Senador Cid Gomes - está *online*? Está conectado? - que nos dê a possibilidade de fazermos na sequência, só para melhorar o quórum da sessão. Atingimos 12 neste momento.

O item 2 é o item do Senador Efraim Filho. Esse aqui é não terminativo.

ITEM 2

PROJETO DE LEI Nº 680, DE 2024

- Não terminativo -

Altera a Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir o direito à transferência dos direitos à exploração do serviço de transporte público individual de passageiros e atribuir aos municípios a competência para definir os seus requisitos.

Autoria: Senador Weverton (PDT/MA)

Relatoria: Senador Efraim Filho

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações: *1. A matéria será apreciada pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, em decisão terminativa.*

Eu concedo a palavra ao Senador Efraim Filho para leitura do seu relatório.

O SR. EFRAIM FILHO (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PB. Como Relator. *Por videoconferência.*) - Saudação ao nosso Presidente Marcos Rogério, a todos os demais Senadores e Senadoras que se encontram presencialmente ou no ambiente virtual, e indo direto ao voto, Sr. Presidente, um tema que tem gerado bastante repercussão dentro da sociedade, repercussão positiva. A gente sabe que a classe dos taxistas é uma categoria muito unida, alguém que tem o seu valor reconhecido pela sociedade brasileira, uma categoria que rala muito, que trabalha de domingo a domingo, de sol a sol, não tem turno para trabalhar, hora é pela manhã, tarde, noite e madrugada. Então, é nessa sensibilidade social que nós trazemos também o parecer apresentado nessa manhã de hoje.

O projeto, Sr. Presidente, é composto de quatro artigos, sendo que o primeiro deles enuncia o seu propósito e o último prevê vigência imediata da lei que eventualmente lhe suceder.

O cerne da proposição está escrito nos arts. 2º e 3º e se acrescenta o parágrafo único ao art. 3º da Lei 12.468, de 2011, conhecida como lei do taxista, para prever que o autorizatário dos serviços de táxi poderá transferir os direitos decorrentes da autorização para outro taxista, de acordo com a legislação local. Já o art. 3º do projeto da nova lei dá nova redação à Política Nacional de Mobilidade Urbana, para determinar que os municípios definam os requisitos para a transferência dos direitos à exploração do serviço de táxi.

De acordo com o autor, o Senador Weverton Rocha, do Maranhão, o principal motivo que o levou a apresentar o projeto foi garantir segurança jurídica aos taxistas e às suas famílias, de forma a assegurar a possibilidade de transferência dos direitos à exploração do serviço e afastar risco às subsistências daqueles que dela dependem para o seu sustento. E a gente sabe que é uma atividade que ajuda a colocar o pão na mesa de muitas famílias brasileiras. Estima-se que há mais de 600 mil taxistas por todo o Brasil.

Aponta-se ainda a questão dos prazos decorrentes da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5.337, em cujo julgamento o STF considerou inconstitucionais os §§1º, 2º e 3º do art. 12-A da Lei 12.587, a lei do taxista.

Esses dispositivos permitiriam a comercialização e herança das outorgas de táxi, e o Supremo operou a modulação temporal dos efeitos da decisão, o que passaria a impedir as comercializações e direitos de herança a partir de abril deste ano, abril de 2025.

Diante da competência da CCJ para apreciar a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade da matéria, passamos a avançar nesse análise.

De todo modo, cumpre-nos lembrar que as decisões da Suprema Corte em sede de controle de constitucionalidade não vinculam o Poder Legislativo, que permanece autorizado a, nesse caso, encontrar uma alternativa à luz da decisão do STF exarada no âmbito da ADI nº 5.337.

Com efeito, no mérito, o projeto ora sob exame é digno de aplausos.

A vedação jurídica à cessão de outorgas de táxi não impede a existência de um mercado informal em diversas cidades brasileiras, de forma precária e sem qualquer controle estatal, da forma como está posta. Ao regulamentar a transferência de maneira transparente e com critérios objetivos, o projeto busca reconhecer uma realidade social consolidada e submetê-la à fiscalização do poder público, promovendo ganhos relevantes para a legalidade, a eficiência administrativa e a justiça social.

Mais ainda, a ausência de regulação contribui para a desigualdade de condições no setor e para a precarização das relações de trabalho: motoristas auxiliares frequentemente operam sem segurança jurídica, arcando com custos elevados para acessar o mercado, enquanto o Estado perde capacidade de gestão e controle sobre a prestação do serviço público.

Ressalte-se, contudo, que o STF não proibiu absolutamente toda forma de cessão, mas sim aquela realizada sem filtros legais, sem controle público e sem critérios que assegurem a finalidade pública da permissão.

Consequentemente, entendemos haver espaço legítimo para atuação legislativa que promova a harmonização entre o interesse público e a realidade do setor. É possível, sim, Presidente, construir uma solução intermediária entre a proibição absoluta da alienação e a necessidade de disciplinar uma prática consolidada que, na ausência de regulação, gera distorções e iniquidades.

Nesse contexto, entendemos que o projeto pode ser objeto de alguns aprimoramentos, os quais consolidamos na forma do substitutivo ora apresentado.

Em primeiro lugar, sugerimos que a alteração se dê exclusivamente na Lei nº 12.468, de 2011, que regulamenta a profissão de taxista. Afinal, o projeto trata, em última análise, de dispor sobre a possibilidade de exercício da atividade profissional.

Além disso, entendemos cabíveis modificações que consagrem a finalidade pública do serviço e inibam a especulação. Assim, o substitutivo modifica a Lei nº 12.468, de 2011, para vedar a ociosidade da outorga, sob pena de multa, perda da autorização e impedimento de obter uma nova pelo prazo de três anos. Ademais, propomos que a lei exija que o novo titular comprove o atendimento dos requisitos e condições para o exercício da proposição.

Por fim, já encerrando, o substitutivo trata da transferência de outorgas, e não apenas de autorizações. Isso, a nosso ver, incrementa a segurança jurídica em relação a permissionários do serviço de táxi.

Desse modo, entendemos que o texto proposto equilibra a proteção dessa classe trabalhadora contra perdas econômicas, ao mesmo tempo em que garante exploração de serviço tão relevante com qualidade e continuidade.

Em vista do exposto, Sr. Presidente, somos pela aprovação do PL nº 680, de 2024, na forma do substitutivo que segue, reconhecendo e valorizando a atividade profissional que é das mais antigas do nosso (*Falha no áudio*)...

Com toda a modernidade e o avanço tecnológico, os taxistas resistem ali como sendo sempre uma opção de segurança, de confiança para muitos dos usuários que precisam desse tipo de serviço, e é nesse sentido que o nosso voto é pela aprovação, pedindo o acompanhamento do Plenário dos Srs. Senadores e Sras. Senadoras.

É esse o voto, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agradeço ao eminente Relator da matéria, Senador Efraim Filho, e submeto o relatório à discussão.

Com a palavra o Senador Jaime Bagattoli; na sequência, Senador Amin, também inscrito pelo Zoom.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para discutir.) - Obrigado, Presidente, Senador Marcos Rogério.

V. Exa., Senador Efraim, acho plausível a sua intenção nessa questão dos taxistas, da outorga, que, pelo que eu estou entendendo, vai ficar sob controle dos municípios, mas eu queria que V. Exa. pudesse só me explicar se nós não podemos correr o risco, com todo o respeito a todos os taxistas, de, nessa transferência de outorga, ser feito um valor, que naquele município lá se concorde em colocar um valor, e não ser um mercado livre nessa situação da transferência dessa outorga. Vai ter alguma coisa que regulamenta isso dentro do município?

Se V. Exa. puder me responder, obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agradeço ao Senador Jaime Bagattoli. O Relator tem a palavra.

O SR. EFRAIM FILHO (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PB. Como Relator. *Por videoconferência*.) - Senador Jaime, sua preocupação é plausível, sim. Nós entendemos que, dentro dessa destinação aos municípios, designação municipal para regulamentação, cada município vai observar sua realidade. Por isso mesmo, se justifica a nossa decisão, até mesmo diante da análise da ADI no STF, de não ter uma lei federal que estabeleça exatamente esses eventuais valores. A delegação dessa competência legislativa, para definir os detalhes e regulamentar nos municípios, é exatamente para observar as peculiaridades que são próprias de cada município, as nuances de cada local, para que ele possa fazer essa avaliação.

Quem está ali mais perto da realidade local é o Legislativo municipal, são as Câmaras de Vereadores. Então, reconhecendo inclusive essa tripartição dos Poderes e também as competências legislativas, a gente entende que caberá aos municípios, conhecendo a realidade de perto, fazer esse controle e essa fiscalização.

Exatamente também está no meu parecer o pensamento oposto, de que a não regulamentação, como existe hoje, permite o estabelecimento de um mercado informal, não fiscalizado, sem critérios definidos e com pouca transparência. Então, a pior das soluções é o limbo legislativo, é o vazio, é a lacuna que nós estamos querendo corrigir com esse projeto.

Também precisamos fazer o reconhecimento de que essa praça de táxi é uma carreira construída durante uma vida, não é? Eu tenho familiares, tem pessoas que se dedicam a essa atividade com profissionalismo, durante toda a sua vida. Então, natural que ela possa, inclusive, ter a possibilidade de fazer a transferência desse espaço numa atividade própria do setor. Então, é nesse sentido... Entendo que a sua preocupação está absorvida no nosso texto quando a gente determina que o município faça, de acordo com a realidade local, a sua respectiva legislação.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agradeço ao Senador Efraim.

Senador Jaime, quer complementar?

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Está certa a sua colocação, Senador Efraim.

Quero dizer a todos os taxistas do Brasil, de todos os municípios da Federação, que eu tenho uma admiração muito grande por essa classe. Eu sei que nós temos que regulamentar essa situação dos taxistas de uma forma mais justa, mais sincera, porque foi uma classe que prestou grande serviço para a sociedade, para o povo brasileiro e para o mundo inteiro. Então, nada mais justo do que a gente dar mais dignidade aos nossos taxistas.

E quero dizer para vocês que, quando entrou o Uber, os taxistas sofreram demais - com a entrada do Uber - e tiveram que se adaptar.

Para tudo que vier para ser em benefício da sociedade e ajudar também a nossa classe dos taxistas, podem contar com o Senador Jaime Bagattoli.

Obrigado, Presidente. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado, Senador Jaime Bagattoli.

Antes de passar a palavra ao Senador Esperidião Amin, que está remotamente conectado, eu faço uma ponderação ao Relator em relação a esse assunto apenas para já ficar no radar para suas complementações. No caso da outorga, ela é um ato administrativo em que o poder público repassa um serviço público ao particular, de modo temporário. Naturalmente, ela tem duas características: é temporária e tem um aspecto da onerosidade, ou seja, você repassa aquele serviço mediante uma contraprestação do outorgado. Eu deixo o questionamento a V. Exa. nesses dois aspectos.

Bom, com relação à questão da temporalidade, se busca tratar, aqui nesse projeto, a placa, a concessão como um bem de família, garantindo, portanto, o direito de sucessão. É isso que eu estou entendendo. Nesse caso, a natureza jurídica de outorga segue o padrão regular de outorga dentro do aspecto da temporalidade? E como fica a questão da onerosidade? Haverá ônus para a família no caso de sucessão dessa placa? E dois, hoje é possível - não sei se, depois da decisão do Supremo, isso continua valendo ou não - a transferência para um terceiro que não da família. O projeto assegura também essa possibilidade ou, nesse caso, não, ele fica absolutamente restrito como bem de família, podendo haver a sucessão apenas dentro do núcleo familiar?

É apenas para V. Exa. ir refletindo enquanto eu chamo o Senador Esperidião Amin para as suas observações, para a discussão da matéria e, na sequência, asseguro a palavra ao Relator.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Para discutir. *Por videoconferência.*) - Bom dia a todos.

Eu quero cumprimentar o Senador Efraim e também cumprimentar as observações tanto do Senador Bagattoli quanto do nosso Presidente Marcos Rogério.

Vou aguardar sua resposta nessa questão do alcance da outorga.

Mais ou menos, eu acho que sei qual vai ser a sua resposta, mas vou me dar o direito de comentar a resposta que o Senador Efraim vai dar ao nosso Presidente Marcos Rogério.

A verdade é que esse assunto é um assunto municipal. O Senador Efraim, que é um estudioso, tem ideia de quanto é que custa uma placa de táxi em Nova York? Em Manhattan? Em Manhattan, não tem garagem. A maior parte das pessoas e dos prédios residenciais não tem garagem. Portanto, o táxi é um serviço público mesmo, até pela falta de outros. Claro que isso mudou com o Uber e com as suas aplicações, e deve mudar ainda mais, Senador Efraim. Em maio passado, em São Francisco, na Califórnia, o Senador Seif, o Senador Moro e eu utilizamos um táxi sem motorista. Uma sensação muito estranha. O táxi é um Jaguar - havia uma frota ao lado - e cruzamos com vários outros táxis sem motorista. Eu tive essa experiência em maio passado.

Então, é lógico que a modernização, e os taxistas sempre foram meu... Sempre eu tive uma afeição muito grande. Foi o primeiro sindicato que eu visitei a União Beneficente dos Chauffeurs de Santa Catarina. Eu tinha seis anos de idade quando meu pai me levou lá, que na verdade era o sindicato dos taxistas da época. Então, tive sempre uma afeição muito grande pelos taxistas, pelas famílias que tiveram taxistas. O mais célebre deles, aqui em Florianópolis, foi o Clemente Rovere, cujo filho foi Padre, o Hilton Rovere. Então, disputou inclusive corrida de automóvel, quer dizer, nós temos uma tradição, aqui em Florianópolis e em Santa Catarina também, de apreço muito grande ao taxista.

Quando chegou o Uber, quando a uberização chegou ao serviço de táxi, os taxistas foram resilientes e resistiram. Eu quero enaltecer inclusive a parceria que eu fiz com o Deputado Carlos Zarattini, de São Paulo. Recebemos tanto ele quanto eu

taxistas do Brasil inteiro no sentido de contribuir para que o taxista também pudesse se credenciar, ter as vantagens da internet, do *e-commerce* e preservar a sua profissão, a sua tarefa, a sua missão de vida, em muitos casos.

Então, quero me congratular com o Senador Efraim. Nós temos que respeitar essa questão - não é paroquial, mas municipal - do serviço público concedido pela prefeitura. Eu vou aguardar a sua resposta sobre a questão do alcance da outorga, no caso, e do alcance familiar dela, para afirmar, mas, sem dúvida alguma, o seu voto é muito bem elaborado, Senador Efraim, como é do seu feitio, que se dedica sempre às matérias que lhe são apresentadas. Aguardo, com a mesma expectativa do Senador Bagattoli e do Senador Marcos Rogério, a sua resposta sobre essa questão do alcance da abrangência do direito outorgado.

Muito obrigado e, ressalvado esse aspecto em que eu imagino a sua resposta, o meu aplauso e o meu voto ao seu parecer. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado, Senador Esperidião Amin.

Eu asseguro a palavra ao Relator, para, podendo, trazer esses esclarecimentos, porque eu penso que o desejo de toda a categoria, do Brasil inteiro, é ter um ambiente de segurança jurídica e previsibilidade para a atuação lá no âmbito do município. E nós temos, talvez, a oportunidade, com essa medida, com essa lei, de estabelecer, ainda que em linhas gerais em diretrizes, porque se trata, realmente, de um serviço municipal, mas é importante que se tenha essa clareza. Por isso a indagação que fiz ao eminente Relator, que é, dos Senadores, dos colegas que temos, um dos mais preparados para versar matéria dessa natureza.

Senador Efraim, V. Exa. tem a palavra.

O SR. EFRAIM FILHO (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PB. Como Relator. *Por videoconferência.*) - Sr. Presidente Marcos Rogério, Sr. Senador Esperidião Amin, Sr. Senador Jaime Bagattoli e todos os demais que estão participando, são muito pertinentes todas as intervenções que tivemos até o momento.

Primeiro, eu fiquei curioso, viu, Senador Amin? Vamos procurar saber quanto é essa placa de táxi, lá em Manhattan, Nova York, para a gente poder entender o alcance e a envergadura desse bem, que, muitas vezes - e aí eu já faço o *link* com a pergunta do Marcos Rogério -, apesar de ser, em tese, um bem móvel, ele se equipara, às vezes, em custos e valores, a um bem imóvel. Às vezes, é um investimento maior do que uma residência de uma família, por exemplo. Então, é por isso que cercar essa atividade de segurança jurídica e transparência é importantíssimo.

Assim como num bem imóvel, em que você passa a sua vida toda investindo, fazendo reformas, manutenções, você o faz porque aquilo ali é propriedade sua. Então, você tem ali um certo direito sobre aquele bem, que, claro, tem que cumprir uma função social - é o que determina a nossa legislação. Da mesma forma, a placa virou praça de táxi. São investimentos que são feitos ali, durante toda uma vida, e é importante que aquele bem imóvel possa ser comercializado, para viabilizar tantos investimentos que são feitos durante toda a vida no veículo, na manutenção, na qualidade do serviço prestado. Ao final, quem ganha é o consumidor.

Então, Senador Marcos, a sua intervenção está correta.

Para deixar bem claro, o alcance desse direito é dado tanto à questão da herança quanto para a comercialização a terceiros. E aqui eu trago duas observações importantes, para encerrar. A primeira delas, quanto à herança.

A gente fez questão de pontuar isso no nosso parecer e dar uma ênfase, um protagonismo, porque esse é um dos maiores problemas enfrentados, exatamente quando há o falecimento do taxista, o que, claro, ocorre em diversas oportunidades, por todo o país, e não ficava claro se teria o direito à sucessão, porque havia a previsão do direito à comercialização, mas, no caso de falecimento, não estava claro se esse era um bem que haveria, teria e estaria consignado o direito à sucessão. Então, fica claro, no nosso parecer, que há o direito de comercialização a terceiros, enquanto vivo, mas, após o evento morte, o falecimento do taxista, pode, sim, haver a sucessão.

O segundo ponto deixa claro também que o novo ocupante dessa praça tem, primeiro, de obedecer a critérios que são objetivos e demonstrar preparo e qualificação para dar segmento à atividade. Cria-se um tempo de vacância, no sentido de que aquela atividade não pode ficar ociosa, aquela praça não pode ficar ociosa, ou seja, ele não é um bem inatingível pelo poder público. Se o poder público consegue identificar que há vacância, há ociosidade e que o serviço público não está sendo prestado, cabe o direito ao poder municipal, no caso, conforme a regulamentação que nós estamos propondo, de fazer a avocação dessa praça para poder colocá-la no mercado e aí, sim, oferecer o serviço, porque, no final, o beneficiário é o cidadão usuário.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agradeço ao eminente Relator, Senador Efraim Filho.

O Senador Esperidião Amin...

O SR. EFRAIM FILHO (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PB. *Por videoconferência.*) - E sobre...
Perdão, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não.

O SR. EFRAIM FILHO (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PB. *Por videoconferência.*) - E, sobre a onerosidade, a regulamentação municipal tratará dela.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agradeço a V. Exa. o esclarecimento. Esta matéria sai da Comissão de Infraestrutura e ainda vai para a CCJ, que deve ser o foro específico e adequado para a discussão do aspecto da constitucionalidade. O mérito eu acho que ficou muito claro na apresentação do eminente Relator. O Senador Esperidião Amin solicita novamente a palavra, até em razão da exposição do Relator, e eu a asseguro nesse momento.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Para discutir. *Por videoconferência.*) - Eu só quero esclarecer que fui me atualizar na questão do preço do medalhão, que é a placa de Nova York.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Senador Amin, V. Exa. vai criar uma concorrência: daqui a pouco, os taxistas vão querer se mudar para Nova York. (*Risos.*)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Por videoconferência.*) - Sabe quanto chegou a custar o medalhão, a licença do táxi de Manhattan em 2014? Um milhão e trezentos mil dólares. Agora baixou: com o advento do Uber, do Lyft e de outros, caiu o preço para US\$80 mil, e agora ele está entre US\$120 mil e US\$150 mil. Portanto, eu estava ainda com o número de 2014, que chegava a US\$1,3 milhão, porque o número de placas não aumenta, só muda de dono.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Exato.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Por videoconferência.*) - E o táxi tem lá esse peso a que eu me referi.

Portanto, não é mais superior a US\$1 milhão; fica entre US\$120 mil e US\$150 mil.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Ainda bem que V. Exa. fez esses esclarecimentos, Senador Amin, porque senão nós iríamos perder uma boa parcela dos nossos taxistas do Brasil, querendo todos ir para Nova York. (*Risos.*)

O SR. EFRAIM FILHO (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PB. *Por videoconferência.*) - Falou - viu, Presidente Marcos Rogério? - um grande frequentador aí do *yellow cab*, em Manhattan.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - É verdade.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Por videoconferência.*) - O Al Capone também frequentava.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Também, também.

Obrigado, Senador Esperidião Amin.

Indago se há mais algum Senador que queira discutir a matéria. (*Pausa.*)

Não havendo mais quem queira discutir, eu agradeço ao eminente Relator, agradeço aos Srs. Senadores e às Sras. Senadoras que comparecem a esta sessão para deliberar esta matéria, fazendo o registro aqui da presença de diversos presidentes e líderes associativos da categoria dos taxistas do Brasil inteiro, inclusive do meu Estado de Rondônia, que já, na semana passada, conversou comigo, conversou com o Senador Jaime Bagattoli, conversou com o Senador Efraim Filho, como Relator da matéria. E hoje a gente tem aqui a presença de uma boa parcela da representação nacional dos taxistas.

Muito obrigado pela presença de V. Exas.

Antes de colocar em votação, o Senador Chico Rodrigues solicita a palavra.

É sobre a matéria, Senador Chico?

V. Exa. tem a palavra.

O SR. CHICO RODRIGUES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - RR. Para discutir.) - Presidente, primeiro, bom dia a todos, a V. Exa. e aos outros colegas Senadores.

Eu estava acompanhando já... Há poucos minutos cheguei e acho que é sempre importante reforçar, até porque já foi divulgado, mas de qualquer forma, a iniciativa do Senador Weverton, que é o autor dessa proposição, desse projeto, e dizer, na verdade, que é muito importante, porque esta Comissão... Inclusive, nesse momento só está sendo realmente transmitida aqui pelo Senado a sessão desta Comissão, para que toda a população brasileira e do Maranhão, especificamente, saiba que o Senador Weverton teve essa iniciativa para debater um tema importantíssimo.

A gente sabe o valor dos taxistas, o que eles representam como prestadores de serviço para a sociedade. Portanto, as discussões... O relatório de forma brilhante, como sempre, do Senador Efraim Filho ficou indiscutível. O Senador Esperidião Amin, que sempre irreverente como é, mas competente como também é, deu uma contribuição enorme para esse projeto, e tenho certeza de que vai facilitar muito o desenvolvimento... E, quando chegar à Comissão de Constituição e Justiça, possa, no mérito, a gente ver realmente se a constitucionalidade, a juridicidade e até a técnica legislativa estão realmente de acordo com o Regimento desta Casa.

Portanto, parabéns a V. Exa. pela condução e, novamente, parabéns ao Senador Efraim e ao Senador Weverton pela brilhante iniciativa.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senador Chico Rodrigues.

Não havendo mais quem queira discutir, está encerrada a discussão.

A votação será simbólica.

Em votação o relatório apresentado.

Os Srs. Senadores e as Sras. Senadoras que concordam com o relatório permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado o relatório, que passa a constituir o parecer da Comissão, favorável ao projeto nos termos do substitutivo. *(Palmas.)*

A matéria vai à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

Muito obrigado aos Srs. Senadores e às Sras. Senadoras.

O SR. EFRAIM FILHO (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PB. *Por videoconferência.*) - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Senador Efraim.

O SR. EFRAIM FILHO (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PB. Como Relator. *Por videoconferência.*) - Quero apenas agradecer aos Senadores presentes. A intervenção do Senador Chico Rodrigues ao final me permite, neste momento, fazer o gancho para elogiar a autoria do Senador Weverton Rocha, que além de ser autor da matéria foi além disso, foi um grande articulador. Teve contato comigo enquanto Relator, marcou agendas, abriu portas para que a gente pudesse receber, por exemplo, todos esses representantes de entidades nacionais e locais que estão aí, inclusive da minha querida Paraíba.

Mando um abraço à Paraíba, aos taxistas paraibanos.

Mas, com muita justiça, Presidente, concluo em 30 segundos aqui com uma abordagem que vai, além da abordagem legislativa, para a abordagem social: o porquê da justiça desse projeto. A gente sabe que o advento das novas tecnologias, das plataformas, aplicativos, do Uber e de seus assemelhados, gerou desafios para os taxistas. A gente viu, por exemplo, a fala do Senador Amin com a queda do preço da placa.

Então, para que essa concorrência seja benéfica, inclusive ao usuário, ao consumidor final, é preciso que você cerque também essa atividade de garantias e seguranças jurídicas, porque, diferentemente do aplicativo, que há ali, muitas vezes, uma decisão pessoal do cidadão que presta aquele serviço - sei lá, vai ter dia de aniversário de família, vai ter dia de doença ou atividade profissional do próprio motorista de aplicativo -, às vezes, ele não vai estar disponível para prestar o serviço. Já no táxi não; no táxi, ele tem, inclusive, por lei, uma obrigação da prestação desse serviço público.

Então, é preciso equilibrar essas relações, para que elas consigam concorrer no mesmo espaço. A concorrência é bem-vinda, a concorrência melhora a qualidade do serviço, mas não dá para ter desequilíbrio: de um lado, a informalidade da atividade, e, do outro, as obrigações, apenas os ônus. É preciso também ter o bônus, e esse direito reconhecido da comercialização e da sucessão, acredito que equilibra nessa relação entre as novas tecnologias e o serviço tradicional, a prestação do serviço público de táxi.

Então, meu muito obrigado a todos que nos acompanharam. Um bom dia e um forte abraço.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senador Efraim Filho, a quem cumprimento pelo relatório apresentado. Também estendo essa saudação ao Senador Weverton Rocha, que foi o autor dessa matéria, em face da decisão do Supremo Tribunal Federal, que julgou inconstitucional esse aspecto que estava presente na lei da mobilidade. Isso acabou criando um limbo de insegurança jurídica, envolvendo toda a categoria dos taxistas no Brasil inteiro; portanto, se faz necessária a aprovação de um projeto de lei pelas Casas do Congresso Nacional, regulando essa matéria. Como já mencionado pelo eminente Relator, as decisões do Supremo Tribunal Federal cumprem os seus efeitos nos termos da decisão e dentro dos limites da decisão, mas, obviamente, essa decisão não impede o legislativo de inovar no ordenamento jurídico para aperfeiçoar a norma e estabelecer caminhos, regulamentos, disciplinando esse que é um serviço público essencial à sociedade brasileira.

Portanto, a matéria é aprovada na Comissão de Infraestrutura e segue agora para a Comissão de Constituição e Justiça, que apreciará o tema sob a ótica da regimentalidade, da juridicidade e da constitucionalidade do tema. (*Palmas.*)

Muito obrigado aos senhores e às senhoras representantes dos taxistas do Brasil inteiro.

Voltamos ao item 1 da pauta, considerando o quórum que nós temos neste momento.

O item 1, Projeto de Lei 1.086, de 2024. Esse se trata de matéria terminativa; portanto, não havendo nenhum pedido de vista, nós vamos ter que fazer a votação nominal.

Em homenagem ao Senador Cid, que está conectado desde o início, eu vou chamar a relatoria dele neste momento, e aí a gente pode, enquanto os Senadores vão fazendo a votação pelo aplicativo, fazer a leitura e a apreciação do item seguinte, sem prejuízo do andamento dos trabalhos da comissão.

ITEM 1

PROJETO DE LEI N° 1086, DE 2024

- Terminativo -

Altera a Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, a Lei de Licitações e Contratos Administrativos, para estabelecer margem de preferência para os modelos movidos a biocombustíveis ou a hidrogênio nas compras e locações de veículos automotores, bem como para os biocombustíveis e o hidrogênio verde nas compras de combustíveis para o abastecimento de veículos automotores.

Autoria: Senador Fernando Farias (MDB/AL)

Relatoria: Senador Cid Gomes

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

1. *A matéria foi apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos, com parecer *** Aprovado o relatório, que passa a constituir o parecer da comissão, favorável ao Projeto, com a Emenda nº 1-CAE. ****

2. *Nos termos do art. 282, combinado com o art. 92 do Regimento Interno do Senado Federal, se for aprovado o substitutivo, será ele submetido a turno suplementar.*

3. *Em 20/03/2025, foi apresentada a emenda nº 2, de autoria do Senador Fernando Dueire (MDB/PE).*

Concedo a palavra ao eminente Senador Cid Gomes para a leitura do seu relatório.

O SR. CID GOMES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - CE. Como Relator. *Por videoconferência.*) - Muito bom dia, Senador Presidente Marcos.

Estão me ouvindo?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Perfeitamente, Senador Cid.

O SR. CID GOMES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - CE. *Por videoconferência.*) - Bom.

Bom dia, Senador Chico Rodrigues, Senador Esperidião Amin, Senador Efraim, Senador Jaime - são os que vi aqui registrarem presença.

Já foi dito por V. Exa. que este projeto é de iniciativa do Senador Fernando Farias, e, com a permissão de V. Exa. e das Sras. e dos Srs. Senadores, para dar (*Falha no áudio.*) ... à reunião, peço a devida licença para resumir o relatório, uma vez que ele já se encontra publicado.

O projeto em análise visa a estabelecer margem de preferência para os modelos movidos a biocombustíveis ou a hidrogênio nas compras e locações de veículos automotores, bem como para os biocombustíveis e o hidrogênio verde, nas compras de combustíveis para o abastecimento de veículos automotores.

O PL dispõe de quatro artigos.

Na justificativa apresentada, o autor do PL, o Senador Fernando Farias, defendeu o objetivo de incentivar o uso dos biocombustíveis, combustível limpo e sustentável, considerando que o Brasil deve aproveitar suas potencialidades na área energética para implementar uma estratégia própria de incentivo à transição energética. Assim, o país deve procurar limpar, de forma célere e eficiente, a sua matriz de transportes. Existe também uma preocupação quanto ao descarte dos materiais utilizados nesse processo, especialmente em relação às baterias que contêm substâncias químicas altamente tóxicas, com potencial para contaminar águas subterrâneas.

Destarte, a justificativa da proposição enfatiza o art. 225 da Constituição Federal, que atribui ao poder público o dever de preservar e proteger um meio ambiente ecologicamente equilibrado. Por fim, destaca a relevância da aplicação da Nova Lei de Licitações como instrumento para garantir o cumprimento dessas obrigações.

Nesse contexto, uma estratégia para a proteção do meio ambiente ecologicamente equilibrado, segundo argumentado pelo autor da proposição, é o estímulo à substituição da frota de veículos públicos movidos a combustíveis fósseis por aqueles que utilizam biocombustíveis ou hidrogênio verde. Para isso, o projeto de lei propõe a inclusão de dispositivos legais que garantam margem de preferência em licitações voltadas à aquisição ou locação desses veículos. Além disso, sugere a adaptação da Lei de Licitações e Contratos Administrativos, de 2021, para abranger uma gama maior de bens compatíveis com os princípios da sustentabilidade, incluindo veículos híbridos e movidos a biocombustíveis, por apresentarem maior eficiência no consumo energético.

Passando à análise, Sr. Presidente, sob a ótica constitucional, o PL cumpre os requisitos formais e materiais de constitucionalidade. O PL ainda obedece aos requisitos de juridicidade, que compreende a abstratividade, coercibilidade, generalidade, imperatividade e inovação da ordem legal.

No que tange à técnica legislativa, não foram evidenciados ajustes a serem feitos, e, quanto a aspectos fiscais da matéria, a proposição já foi objeto de análise na Comissão de Assuntos Econômicos, em que não foram identificados impactos relevantes sobre as contas públicas.

Quanto ao mérito, a leitura da justificativa do PL nº 1.086, de 2024, não deixa dúvida acerca da relevância de sua aprovação em função da sua pretensão central: promover o uso de combustíveis alternativos aos combustíveis fósseis. O PL apoia-se em ideias de valorização de modelos de transporte menos poluente, alinhados com as pretensões de descarbonização perseguidas por diferentes governos do mundo, inclusive o do Brasil. A política pública de margem de preferência em contratações públicas compreende evidente incentivo ao desenvolvimento de alternativas de transporte que prestigiem substitutos aos hidrocarbonetos como fonte de energia para trazer consistência na defesa dessa finalidade.

Considerando, contudo, a diversidade de opções que possam ser usadas para a finalidade almejada pela proposição em análise, é mais conveniente aprovar um projeto de lei que seja mais abrangente, e que as opções escolhidas pela política pública em questão sejam tratadas em ato infralegal, conferindo flexibilidade nesse processo de escolha pública. Nesse sentido, acatamos a Emenda nº 2 desta Comissão, que preserva o espírito do projeto original, expande a aplicabilidade das margens de preferência para bens sustentáveis e mantém a atribuição de definição dos produtos beneficiados na esfera da Comissão Interministerial de Contratações Públicas para o Desenvolvimento Sustentável (CICS), criada entre outras coisas justamente para esse fim. Isso confere maior agilidade e evita retrocessos na aplicação da política, ao mesmo tempo em que amplia seu impacto, garantindo que a medida entre em operação mais rapidamente do que se fosse incluída na lei.

Apresento ainda, como emenda de Relator, a inclusão de alterações na definição do catálogo eletrônico de padronização de compras, serviços e obras, eliminando rigidezes no texto atual que dificultam a expansão do uso de um instrumento que muito pode contribuir para facilitar e agilizar os processos de contratação, inclusive aqueles ligados à transição energética. A emenda também define que a restrição em contratações de sistemas de tecnologia de informação e comunicação considerados estratégicos possa se aplicar não apenas a bens e serviços com tecnologia desenvolvida no país produzidos de acordo com o PPB, mas também àqueles produzidos por meio de outros processos definidos em regulamento, ampliando o universo de bens e, especialmente, serviços abrangidos pela política. Nesse sentido, são propostas alterações nos seguintes dispositivos da Lei nº 14.133, de 2021: inciso LI do art. 6º; §1º do art. 19; inciso II e §7º do art. 26; §1º, inciso I, do art. 40; e inciso I do art. 43.

Apesar do nobre objetivo perseguido com a apresentação da Emenda nº 1-CAE, decide-se pela sua rejeição, acatando apenas a Emenda nº 2, da Comissão de Infraestrutura, em favor da apresentação de um substitutivo que aprimore a

aplicação do mecanismo de margem de preferência em contratações públicas. A proposta de substitutivo também leva à rejeição do parecer da CAE. Ressalte-se que o substitutivo proposto não viola a adequação orçamentária.

Saliente-se que a matéria tem relevância e se alinha a objetivos de transição energética e melhoria das condições de produção e uso de combustíveis no país.

Passo ao voto, Sr. Presidente.

Ante o exposto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade, adequação orçamentária e financeira, técnica legislativa e regimentalidade do Projeto de Lei nº 1.086, de 2024. No mérito somos pela rejeição da Emenda nº 1-CAE, acatamento da Emenda nº 2, da Comissão de Infraestrutura, e pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.086, de 2024, na forma do seguinte substitutivo:

EMENDA Nº - CI (Substitutivo)

PROJETO DE LEI Nº 1086, DE 2024

Altera a Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, a Lei de Licitações e Contratos Administrativos, para estabelecer margem de preferência nas aquisições de bens compostáveis ou eficientes no uso de energia, água ou materiais, e de bens e serviços que atendam a critérios de sustentabilidade, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece margem de preferência nas aquisições de bens compostáveis ou eficientes no uso de energia, água ou materiais, e de bens e serviços que atendam a critérios de sustentabilidade, conforme regulamento, e aperfeiçoa a definição do catálogo eletrônico de padronização de compras, serviços e obras.

Art. 2º A Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º

LI - catálogo eletrônico de padronização de compras, serviços e obras: sistema de gerenciamento centralizado, destinado a permitir a padronização de itens a serem adquiridos pela Administração Pública, via licitação ou contratação direta;

.....” (NR)

“Art. 19.

§ 1º O catálogo referido no inciso II do caput poderá ser utilizado em licitações cujo critério de julgamento seja o de menor preço ou o de maior desconto ou em contratações diretas e conterà, quando aplicável, as especificações técnicas e de execução dos respectivos objetos, conforme disposto em regulamento.

.....” (NR)

“Art. 26.

II - bens reciclados, recicláveis, biodegradáveis, compostáveis ou eficientes no uso de energia, água ou materiais, e bens e serviços que atendam a critérios de sustentabilidade, conforme regulamento.

§ 7º Nas contratações destinadas à implantação, à manutenção e ao aperfeiçoamento dos sistemas de tecnologia de informação e comunicação considerados estratégicos em ato do Poder Executivo federal, a licitação poderá ser restrita a bens e serviços com tecnologia desenvolvida no País produzidos de acordo com o processo produtivo básico de que trata a Lei nº 10.176, de 11 de janeiro de 2001, ou conforme disposto em regulamento.” (NR)

“Art. 40.

§ 1º

I - especificação do produto, preferencialmente conforme catálogo eletrônico de padronização, observados os requisitos de qualidade, rendimento, compatibilidade, sustentabilidade, durabilidade e segurança;

.....” (NR)

“Art. 43.”

I - parecer técnico sobre o objeto a ser padronizado, contendo os elementos e requisitos técnicos mínimos a serem observados, considerados aspectos relacionados a desempenho, custos operacionais e condições de manutenção e garantia, quando aplicável;

.....” (NR)

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

Era esse, Sr. Presidente, Srs. Senadores, o nosso relatório.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, nobre Senador Cid Gomes, pelo relatório apresentado.

A matéria está em discussão.

Senadora Margareth Buzetti.

A SRA. MARGARETH BUZETTI (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT. Para discutir.) - Obrigada, Presidente.

Primeiro, quero parabenizar o nobre Senador Fernando Farias, que apresentou este projeto, e o substitutivo do Senador Cid Gomes.

Senador, eu iria pedir vista deste projeto para entender um pouco mais, mas, olhando bem - e aí é uma coisa que eu quero pedir para o Relator e para o autor -, eu entendo que, neste projeto, neste substitutivo, entram bens e serviços como um todo que sejam sustentáveis.

Eu sou Presidente da Associação Brasileira da Reforma de Pneus. E, muito antes de a palavra "sustentabilidade" estar na moda, nós já fazíamos a sustentabilidade. Quando você reforma um pneu, você economiza 54 litros de petróleo. Se você dá duas novas vidas com a mesma vida de um novo, isso é muito importante para o meio ambiente. E nisso eu vinha trabalhando com o Ministério do Meio Ambiente, e eles concluíram e nos deram uma nota dizendo que, pelas razões expostas anteriormente, destacam a importância dos benefícios ambientais do condicionamento de pneumáticos que promovem a economia circular e contribuem para a redução do consumo de recursos naturais e das emissões.

Quando o Senador Cid Gomes deixa para a regulamentação, eu entendo, Senador Fernando Farias, que a reforma de pneus entra podendo ser regulamentada, e regulamentada com critérios, dizendo que uma empresa tem que estar estabelecida há pelo menos cinco anos, ter Inmetro, ter todos os pré-requisitos que realmente se exigem de uma empresa dessa, porque hoje é feita com muita tecnologia uma reforma de pneus.

Era isso. Eu acho que o projeto é muito meritório e eu entendo que ele deva seguir e ser terminativo, sim, Fernando Farias. Parabéns pelo relatório, Senador Cid Gomes.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senadora Margareth Buzetti.

A matéria continua em discussão.

Eu faria apenas uma indagação. E aí, como o autor da matéria está aqui, e é por todos nós respeitado, essa matéria tramita de forma terminativa. Ela conclui aqui, na Comissão de Infraestrutura e, não havendo recurso ao Plenário, vai direto à Câmara dos Deputados - não passa pelo Plenário.

A pergunta, em relação a esse tema... Essa questão da transição energética é um tema sensível no Parlamento, a Senadora Margareth Buzetti começou a fazer ali algumas ponderações e aí a gente fica aqui com os questionamentos. Esse modelo, Senador, tem impacto no setor de transporte de forma muito direta. O impacto disso é no sentido de redução de custo ou de aumento de custo? Ou apenas o aspecto da sustentabilidade é que motiva o projeto?

Eu estou perguntando porque a gente está num momento em que o mundo está discutindo isso. A gente tem uma opção pela transição energética, de menor impacto, mas tem uma preocupação hoje que é com relação também ao custo dos serviços que está embutido em tudo isso.

Eu indago a V. Exa. em relação a essa questão do impacto, que é um ponto de preocupação.

O SR. FERNANDO FARIAS (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL. Para discutir.) - Tá. É isso aí.

Obrigado pela oportunidade, Presidente, mas eu vou resumir isso num caso aqui, nosso, do Senado.

Falar da sustentabilidade do projeto - o etanol e o combustível, essas coisas -, isso aí já é muito conhecido de todo mundo, mas um caso aqui: nossos carros são a gasolina. Hoje, a gasolina está mais cara do que o álcool no relativo dos 70, 75%.

Então, hoje a gente está pagando mais caro por isso. É um item que talvez responda a isso aí. Além da sustentabilidade, tem essa parte de custo.

Na parte de pneus, mesma coisa. Quer dizer, você pode incentivar a renovação de pneu.

Lógico que, numa licitação, vai fazer o relativo, isso... Então, dá uma margem de preferência para fazer o processo baseado na sustentabilidade.

Então, o projeto é mais ou menos nesse sentido, dois exemplos assim...

Fui claro?

A SRA. MARGARETH BUZETTI (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Senador, só...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não, Senadora Margareth.

A SRA. MARGARETH BUZETTI (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT. Pela ordem.) - Só para contribuir.

No caso da reforma de pneus: quando você reforma um pneu, ele custa 30%, no máximo 35% de um pneu novo, e ele tem a mesma vida útil, e isso já existe em países europeus, onde os governos dão preferência, nas suas autarquias, nas suas instituições, para o pneu reformado na lei de licitação. Então, reduz o custo drasticamente, sim, e é muito mais sustentável do que um pneu novo. E com segurança. Não existe o quesito insegurança na reforma de pneus.

Quando a palavra "sustentabilidade" não tinha nem existia, a reforma de pneus já existia, e hoje ela tem uma tecnologia superavançada. Então, ela reduz custo. E drasticamente. E quando eu vejo que são bens e serviços "que incentivem a sustentabilidade", a reforma de pneus se encaixa perfeitamente nesse artigo.

E assim, Senador, tem que ser na regulamentação. Acho que o Cid Gomes foi muito feliz, porque a regulamentação é que tem que dizer como será, como será feito isso, quais as empresas que poderão participar e quais os pré-requisitos para regulamentar.

Eu entendo isso.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Eu agradeço a V. Exa.

Não raras vezes... E eu fiz a indagação ao autor justamente porque o Parlamento é mestre em aprovar matérias que, às vezes, a plástica, o envelopamento da ideia é muito elegante, é muito bonito, é muito bem construído, mas que o resultado efetivo, lá na ponta, é de maior impacto para o consumidor. E nem sempre - nem sempre - aquilo que se pretendeu como matéria condutora do argumento principal, que é a questão da sustentabilidade, se verifica no final.

Eu já dei exemplo, aqui na Comissão, no caso do setor elétrico brasileiro, em que nós optamos por um modelo de geração de energia a partir das estruturantes, no chamado modelo fio d'água, mas, quando você vai verificar as variáveis dessa fonte estruturante, vai ver que o resultado é mais danoso, porque o modelo estruturante se torna intermitente. É o caso de Belo Monte, por exemplo. Você tem um empreendimento, que é uma das obras de engenharia mais reconhecidas no mundo, mas que o resultado efetivo dela é uma geração intermitente. Ela gera menos da metade do que foi projetada para gerar, porque não tem tanque, não tem reservatório, não tem bateria. A água, nesse caso, seria a bateria do sistema de geração, e ela não tem. Aí, para compensar a energia não gerada em razão do modelo estabelecido, você tem que fazer o acionamento das térmicas Brasil afora, que têm muito mais impacto ambiental e muito maior custo para o consumidor, ou seja, o que envelopou, o que embalou a ideia da fonte estruturante com fio d'água foi a questão ambiental. Primeiro, o resultado efetivo veio com uma fonte intermitente, porque nós temos uma janela de chuva no Brasil que é temporária, depois vem a seca e você não gera o que está projetado; e, segundo, o custo da energia que você vai ter que acionar na sequência para suprir a deficiência da energia não gerada naquela estruturante é da térmica, que tem custo muito mais alto.

Então, por isto é que eu levantei a questão: é apenas para a gente colocar no radar esses aspectos. Reconheço a iniciativa do Senador que trouxe essa ideia, Senador Fernando Farias, com o voto do Senador Cid, que faz aí um endereçamento para o campo da regulamentação, que eu acho que é importante também. Eu agradeço as contribuições.

O Senador autor Fernando Farias solicita a palavra, que asseguro neste momento.

Se o Senador Cid também quiser acrescentar algo, a palavra estará franqueada.

Na sequência, nós vamos à votação.

Pois não, Senador.

O SR. FERNANDO FARIAS (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL. Pela ordem.) - É só para mais um esclarecimento, numa coisa prática. Não é tão complexo assim como o setor elétrico, que precisa de um bocado de reparo aí, né?

Mas vamos dizer que haja uma licitação do Governo para comprar um carro, e ele não compre um carro flex - o Governo, que tem uma demanda muito grande. Então, ele vai perder, por causa de um preço um pouco maior que não flexibilizou porque ele é flex, durante anos, uma competitividade no combustível, que pode ser qualquer combustível, pode ser a gasolina também que tem 30% de álcool e pode ser o etanol. Então, ele perde durante a cadeia toda porque, numa licitação, não foi sorteado. Foi sorteado, não; foi contemplado com um preço maior no carro flex. É só um exemplo prático assim desse projeto.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agradeço a V. Exa., Senador Fernando.

Senador Jaime Bagattoli.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para discutir.) - Obrigado, Presidente.

Quero cumprimentar o Senador Cid Gomes, Relator, Fernando Farias e dizer à Senadora Margareth que ela foi feliz em falar da sustentabilidade. Quando se fala em recape de pneu, todo mundo sabe que o custo gira em torno de 25% a 32% sobre o valor da carcaça de um pneu novo. Então, quando você tem duas recapagens, praticamente, quase aumenta, não vou dizer duas vezes, mas em torno de 150% a durabilidade do pneu, é menos poluição, menos pneu descartável na atmosfera, tudo.

Agora, quando falamos em geração de energia sustentável, nós sabemos, como V. Exa. falou, Presidente, Senador Marcos Rogério, e foi feliz na sua colocação, que essas hidrelétricas que foram feitas a fio d'água poderiam gerar três vezes mais a capacidade, ou quatro até, se tivessem sido feitas com reservatório. Infelizmente, por exemplo, Belo Monte e as duas nossas lá em Rondônia, Jirau e Santo Antônio, estão na mesma situação: são usinas hidrelétricas geradas a fio d'água que, com 42 turbinas, quando chega o período forte das águas, geram com três ou quatro turbinas só. Então, quer dizer, estão gerando 10% da capacidade. E aí entra a energia a combustível, os motores. Então, é isso que nós precisamos entender, devemos ver isso. E eu quero que a população brasileira entenda: eu conheço o sistema de biocombustível, do etanol, do biodiesel, mas eu quero que as pessoas entendam que o biodiesel é mais caro do que o óleo diesel, ele é bem mais caro. Tem horas que ele custa praticamente 50%, 60% mais caro do que o óleo diesel. E esse valor tem que ser compensado na hora em que ele entra na conta junto com o diesel.

Então, a gente sabe da nossa responsabilidade. O Brasil é o país que tem mais biocombustível, que mais usa biocombustível, acho, no mundo. E nós sabemos que é grande a preocupação, eu sei, que V. Exa. colocou sobre os automóveis que são a etanol e sobre o automóvel a gasolina, e nós sabemos que o povo brasileiro, todos nós fazemos um custo na hora: se o etanol custa 35%, acima de 32%, ele passa a ser viável contra a gasolina e, quando o petróleo baixa muito de preço, nós temos um custo interno que muitas vezes não conseguimos baixar. Mas é plausível e eu acho que isso tem que ser regulamentado, mas de uma forma assim bem concreta, de uma forma que não prejudique, de uma forma que não cause nenhum custo mais ao povo brasileiro.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senador Jaime Bagattoli.

O Senador Cid solicitou a palavra remotamente e eu asseguro a palavra ao Relator.

O SR. CID GOMES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - CE. Como Relator. *Por videoconferência.*) - Sr. Presidente, V. Exa. levantou uma questão que realmente requer, merece uma discussão mais aprofundada. Essa discussão, à época, sobre construir grandes lagos ou lagos menores para que se invadam menos terras, menos áreas, menos florestas é uma discussão realmente que merece ser feita com muita profundidade, mas isso não é algo que se possa comparar com essa matéria que está sendo objeto da nossa discussão, o projeto de lei do Senador Fernando Farias. O que nós estamos tratando aqui é de uma faculdade, não é de uma obrigação.

É permitir a órgãos públicos, após a regulamentação federal, por uma comissão que está prevista em lei para tratar dessa questão... É permitir que a União, as suas autarquias, os estados, as suas autarquias, as suas empresas públicas e os municípios possam fazer uma preferência. Isso vai obedecer naturalmente a critérios, à definição de critérios e, penso eu, também ao compromisso que cada um tenha. Isso passa a ser política... Um Prefeito que se eleja defendendo a sustentabilidade, defendendo que o município possa até gastar um pouco mais para que os carros que rodem na cidade não sejam poluentes... Isso é uma discussão política, não dá pra gente fazer aqui, mas... Também não quero prolongar essa discussão, o que quero deixar claro é que isso é uma faculdade, isso não é uma obrigatoriedade. A lei permite - esta lei é uma alteração na nossa nova Lei de Licitações - que sejam feitos diferenciais de preço a mais, obviamente, desde que as compras, os bens, os serviços atentem e cumpram os princípios de sustentabilidade, de proteção do meio ambiente, de

compostabilidade... Enfim, há uma série de questões que são citadas aí. Isso é para que a gente não dê margem a ninguém achar que nós estamos com esta lei encarecendo ou obrigando que o consumidor ou o contribuinte pague mais pela gestão ou pela manutenção da sua máquina pública.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agradeço ao eminente Relator, o Senador Cid Gomes, pelo relatório e também pelos esclarecimentos que traz.

Cumprimento o autor da matéria pela iniciativa.

E se traz um dado sobre que, até bem pouco tempo atrás, não se refletia tanto: o preço dos combustíveis no Brasil e essa inversão até em relação ao próprio óleo diesel, que chegou a custar mais do que a gasolina no Brasil. Então, realmente é uma inversão. E há esse aspecto da facultatividade trazido pelo Senador Cid Gomes.

Não havendo mais quem queira discutir a matéria, submeto-a à votação.

Eu informo ao Plenário que a votação será feita pelo sistema nominal por se tratar de matéria terminativa, com tramitação terminativa. Portanto, os Srs. Senadores e Senadoras já podem votar pelo sistema.

A matéria está em votação.

(Procede-se à votação.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Enquanto os Senadores vão votando pelo aplicativo, eu vou anunciar o item 3, conforme já tinha antecipado, chamando o Senador Esperidião Amin para a leitura do relatório.

Enquanto apresenta o seu relatório, Senador Esperidião Amin, nós vamos seguir com a votação do item 1, que é de votação nominal.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não, Senador Jaime Bagattoli.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Pela ordem.) - Eu tive uma conversa, há pouco, com o Senador Esperidião Amin, e não sei se ele vai ler o relatório ou não, mas a gente fez um acordo. Eu vou pedir vista do projeto, não por nada, mas para a gente entender um pouco melhor essa situação da questão das passagens, porque... Presidente, você sabe o que aconteceu, você tem acompanhado o que aconteceu naquela situação dos *vouchers*.

Houve uma situação pelo Brasil afora - nada contra os advogados - de venda de *vouchers*. Nós precisamos que isso seja debatido com muita cautela, com muita certeza do que se vai fazer, até porque você sabe que o Brasil é feito de espertalhões, e aí muita gente vai comprar passagem antecipada para depois poder negociar lá na frente. Como é que vai regulamentar isso, para que isso não aconteça lá na frente, entende?

Eu acho plausível isso de a gente poder transferir a passagem, mas de que forma? Como é que vai fazer? Nós precisamos entender que isso não pode se tornar uma forma de negociação de pessoas, de comércio, porque aí, daqui a pouco, vai acabar... Nós já estamos com dificuldade também nas empresas aéreas e talvez daqui a pouco nós possamos ter mais problemas ainda.

Nós também precisamos defender o consumidor, sim! Precisamos defender o consumidor e precisamos entender que nós precisamos dar a garantia de que não vai haver abusos nisso lá na frente.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senador Jaime Bagattoli.

ITEM 3

PROJETO DE LEI Nº 4223, DE 2024

- Não terminativo -

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para instituir gratuidade na correção do nome do passageiro e na transferência de passagem aérea, bem como direito ao cancelamento de passagem por motivo de força maior.

Autoria: Senadora Ana Paula Lobato (PDT/MA)

Relatoria: Senador Esperidião Amin

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações: 1. A matéria será apreciada pela Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor, em decisão terminativa.

Concedo a palavra ao eminente Relator, Senador Esperidião Amin, para a leitura do relatório.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Como Relator. *Por videoconferência.*) - Saudação, Presidente. Saúdo a todos os nossos Senadores e Senadoras aqui presentes.

Efetivamente, como V. Exa. já descreveu, trata-se de um projeto de autoria da Senadora Paula Lobato, que (*Falha no áudio.*) ... esclarecer direitos do passageiro, do usuário do voo, atualizando, para isso, o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O projeto tem dois artigos. O art. 1º acrescenta três novos dispositivos à redação do Código Brasileiro de Aeronáutica: respectivamente, o art. 227-A prevê a correção gratuita de erro na identificação do passageiro; o art. 227-B prevê a transferência gratuita de passagem entre os consumidores.

Por sua vez, o art. 229-A prevê que o não comparecimento a uma das pernas de voo não autoriza o transportador a cancelar a reserva nas pernas ou nos voos subsequentes. Por fim, o projeto ainda altera o art. 229 para prever o direito ao cancelamento de passagens por motivo de força maior.

O art. 2º veicula a cláusula de vigência, que estabelece *vacatio legis*, ou seja, um prazo para entrada em vigor, de 90 dias.

Na justificação, a autora argumenta que o mercado brasileiro de transporte aéreo é excessivamente concentrado, o que justificaria - e a meu ver procede a justificativa - projeto de sua autoria. Isso fragiliza a posição do consumidor e permite, propicia práticas abusivas, como a cobrança por erros formais ou a imposição de restrições injustificadas ao uso das passagens. Aponta ainda que as normas atuais não (*Falha no áudio.*)... situações de força maior que justifiquem o cancelamento da viagem, expondo o passageiro a perdas injustas (*Falha no áudio.*)... de fatos sobre os quais não tem controle. Diante da rigidez das regras vigentes e da assimetria nas relações de consumo, a autora sustenta que é papel do Estado intervir para garantir maior equilíbrio na relação entre passageiro e a companhia aérea.

O projeto foi recebido em Plenário em 11 de novembro de 2024 e despachado à Comissão em 25 de novembro de 2024. Em seguida, seguirá para a análise da Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor, aí sim, em caráter terminativo. Não foram recebidas emendas.

Nós concordamos com a iniciativa de estabelecer legalmente a vedação da cobrança por qualquer alteração relacionada à mudança dos nomes dos passageiros. Erros escusáveis do consumidor não podem ser tratados como oportunidade de lucro pelas companhias. Igualmente, concordamos com a proposta de se vedar o cancelamento dos voos subsequentes em razão do não comparecimento em um voo anterior, como já mencionei. Cancelar a viagem de retorno quando o passageiro já perdeu um voo por atraso, por exemplo, agrava injustamente o prejuízo já sofrido.

Por outro lado, vemos com reservas medidas que estabeleçam barreiras de entrada a novas empresas no mercado. Entendemos que qualquer gratuidade estabelecida por lei é paliativa: as empresas sempre podem compensá-la aumentando ainda mais o preço das passagens. A única forma de se ter uma diminuição sustentável nos preços é estimular a concorrência. Se são três as companhias aéreas de porte no Brasil, se pode questionar se, na verdade, não são apenas duas em função de anúncio, às vezes desmentidos, de associação.

Assim, acreditamos que interferir na precificação de passagens pelas empresas por meio da possibilidade de transferência de passagens entre os consumidores, ou oferecer um direito universal de cancelamento (*Falha no áudio.*)... alterações que devem ser vistas com cuidado, como já disse o Bagattoli. Isso porque poderiam configurar novas barreiras de entrada ao mercado nacional e tendem a reduzir a atratividade do mercado brasileiro para possíveis empresas ingressantes.

Nenhuma dessas duas medidas é aplicada em países como os Estados Unidos e os integrantes da União Europeia, onde os preços das passagens são mais baratos que os brasileiros para distâncias e antecedências comparáveis. Assim, a adoção dessas medidas deixaria o Brasil em descompasso com práticas regulatórias dos principais mercados mundiais de aviação comercial.

Dessa forma, essas novas regras poderiam ampliar o controle das três empresas atuantes no mercado nacional e lhes garantiriam a prerrogativa de aumentar seus preços sem a ameaça de que empresas estrangeiras de menor custo lhes fizessem concorrência. Além disso, o direito à transferência de passagens poderia criar um mercado secundário, como foi advertido aqui pelo Senador Bagattoli, pela compra de bilhetes mais baratos.

Diante desse cenário, estamos propondo um substitutivo de forma a incorporar a obrigatoriedade de oferecimento de uma classe de passagens com direito a transferência, bem como a vedação ao cancelamento da passagem após o não comparecimento em trecho anterior. Além disso, mantemos a proposta de se prever legalmente a gratuidade da correção da identificação do passageiro. Muitas vezes são homônimos, às vezes, até dentro da mesma família, o que não lhe tira

o direito de ser um indivíduo e de se identificar. Entendemos que, dessa forma, aumentaremos a proteção ao consumidor sem erguer novas barreiras de entrada ao mercado aéreo nacional.

Diante do acima exposto, o nosso voto é pela aprovação do PL nº 4.223, de 2024, na forma do substitutivo que apresentamos.

O substitutivo, basicamente, modifica o art. 1º, dizendo:

"Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 [...], passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 227-A. O erro no preenchimento do nome, sobrenome ou agnome [para quem não tem obrigação de saber, agnome seria a distinção entre homônimos da mesma família, ou seja, pessoas com prenome, sobrenome, nome de família iguais precisam de um distintivo, que atenderia pelo epíteto, pela expressão de agnome] do passageiro deverá ser corrigido pelo transportador sem ônus ao passageiro.

§1º Caberá ao passageiro solicitar a correção até o momento do check-in.

§2º No caso de voo internacional que envolva operadores diferentes, os custos da correção podem ser repassados ao passageiro.

§3º Não se aplica o disposto no §2º deste artigo aos casos em que o erro decorrer de fato imputado ao transportador.

§4º O disposto neste artigo não altera a intransferibilidade do bilhete de passagem, observado o disposto no art. 227-B.", [que se segue].

"Art. 227-B. O bilhete de passagem poderá ser comercializado como pessoal e intransferível ou com opção de transferibilidade.

Parágrafo único. O transportador deverá comercializar, para todos os voos, pelo menos uma classe de bilhetes com opção de transferibilidade."

"Art. 229-A. Caso o passageiro não utilize o trecho inicial nas passagens do tipo ida e volta, o transportador não poderá cancelar o trecho de volta sem o consentimento do passageiro."

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.

É o relatório, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senador Esperidião Amin, pelo voto apresentado.

O Senador Jaime Bagattoli já havia anunciado que anteciparia o pedido de vista. Eu tive o cuidado de ler o projeto nas duas versões: o texto apresentado pela Senadora Ana Paula Lobato, bem como o texto apresentado pelo Senador Esperidião Amin.

Como a matéria terá pedido de vista, Senador Amin, seria apenas para colocar sob a análise de V. Exa. dois aspectos: primeiro, a Senadora Ana Paula Lobato cria, no art. 227-B, no parágrafo único, a hipótese do regulamento em relação aos efeitos dessa norma criada. No substitutivo, V. Exa. afasta o regulamento, deixando a lei como pronta e acabada, sem qualquer margem para esse aspecto e cria... no substitutivo, V. Exa. afasta a preocupação que o Senador Jaime Bagattoli lançou no início da sua intervenção, que foi a questão da possibilidade de transferência como comércio.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Por videoconferência.*) - A classe, a classe de passagem com transferibilidade.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Isso. V. Exa. cria um modelo alternativo. V. Exa. cria uma opção comercial, porque o projeto da Senadora Ana Paula Lobato foi: "olha, eu comprei a passagem, se eu não puder viajar, eu posso transferir essa passagem para um terceiro".

V. Exa. veio com uma construção que atende o ideal da autora, mas de uma forma a prestigiar, no caso aqui, o operador no momento da venda, no momento da comercialização: "Olha, essa passagem vai ser comercializada para uso pessoal e intransferível ou, por opção do consumidor, se vai comprar uma passagem em que ele possa transferir na sequência. Portanto, esse ponto que V. Exa. trouxe no relatório supre a preocupação do Senador Jaime Bagattoli. Não sei se a da autora, mas a do Senador Jaime Bagattoli eu entendo que supre.

Agora, eu faria uma ponderação a V. Exa. - e estou fazendo essas ponderações para verificar se o Senador Jaime Bagattoli pretende manter o pedido de vista ou não - no seguinte aspecto: eu entendo que a abordagem dada por V. Exa. atende a preocupação das companhias aéreas. Agora, do ponto de vista do consumidor, no caso de um consumidor que comprou a passagem e não vai poder fazer aquela viagem, mas se ele quiser fazer essa transferência para um familiar, eu entendo que seria uma hipótese a ser tratada de forma distinta, de forma diferente do que a daquele usuário que queira vender para um

terceiro, que queira transferir para um terceiro, e, aí sim, podendo operar o que aconteceu com os *vouchers* tempos atrás, que geraram as polêmicas todas, as ações judiciais Brasil afora, porque virou um comércio paralelo. E aí eu concordo com a preocupação de V. Exa., concordo com a preocupação do Senador Jaime Bagattoli também com relação a esse aspecto. Mas apenas a título de reflexão de V. Exa., no caso - e me perdoe a indelicadeza de, na condição de Presidente, estar fazendo aqui essa intervenção com esse nível de sugestão - do familiar, o titular comprou a passagem, não vai fazer a viagem e pretende fazer a transferência a um familiar.

Não seria o caso de a lei, nesse aspecto... Porque aí não se trata de comércio com fins de se auferir lucro, ganho com relação a essa compra antecipada. Nesse aspecto, a minha visão é de que talvez seria o caso de se ter a permissão para a transferência, independentemente da onerosidade ou não no critério de venda.

Apenas para reflexão de V. Exa..

Mas eu vou assegurar a palavra ao Senador Jaime para manter ou não o seu pedido de vista e a V. Exa., caso queira complementar.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Por videoconferência.*) - Mas, antes disso...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não, Senador Amin.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Por videoconferência.*) - Antes disso, Presidente, eu vou lhe fazer um pedido.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Por videoconferência.*) - Escreva, por favor, a sua emenda, digamos. Sabe por quê?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Por videoconferência.*) - Parente até que grau? Que parente? (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Não, esse é um aspecto.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Por videoconferência.*) - Agregado? (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - E tem um outro aspecto que V. Exa. colocou aqui que, já que V. Exa. me fez uma provocação...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Por videoconferência.*) - Agregado?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - ... e, havendo o pedido de vista do Senador Bagattoli...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Por videoconferência.*) - E a preocupação, se o senhor me permite... A preocupação do Senador Jaime Bagattoli é de que surja uma compra de um pacote...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Perfeito.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Por videoconferência.*) - ... e o intermediário depois venda isso com... Ou seja, é mais ou menos como comprar o bilhete do Maracanã em dia de fla-flu e ficar lá...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Aí o cambista...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Por videoconferência.*) - ... o ingresso. É o cambista.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Exatamente. (*Risos.*)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Por videoconferência.*) - Então, eu achei a sua sugestão muito palatável, muito correta, quer dizer, pelo menos um nível de família. Agora, eu não sei... Família de qual grau? Qual o grau de familiaridade?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Perfeitamente.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Por videoconferência.*) - Eu aceito a sua sugestão devidamente delimitada, com a maior boa vontade possível.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Eu agradeço a V. Exa. a preocupação. Eu não havia imaginado aqui o nível de parentesco, mas aí teríamos que considerar o critério do Código Civil, talvez até de terceiro grau.

Mas aí, havendo a manutenção...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Por videoconferência.*) - Aguardo a sua sugestão.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Farei a sugestão oportunamente a V. Exa..

E eu colocaria um outro aspecto também para reflexão com relação à questão do força maior. Eu acho que nós vamos ter que criar um mecanismo objetivo também em relação ao que é força maior, porque no direito civil o critério definidor do força maior é muito questionável. Se você... E aí, assim, quando você olha para o setor... Em vários setores você tem o argumento do força maior, o setor elétrico é um deles e é uma polêmica interminável. Ninguém sabe dizer claramente, definir claramente o que seria o força maior.

Esse caso também talvez mereça aqui uma atenção.

Mas eu vou assegurar a palavra ao Senador Jaime Bagattoli, com o pedido de vista que ele já fez. Isso vai nos dar a oportunidade de fazer as sugestões a V. Exa. - e caso V. Exa. as entenda pertinentes - para o acolhimento de eventual emenda.

Mas a ponderação que eu tinha no sentido de aperfeiçoar seria nesse particular em relação ao familiar. Eu acho que esse é um ponto em que a gente poderia, de repente, avançar e aí, em diálogos com as companhias.

Eu concordo com a preocupação do Senador Jaime Bagattoli. Deixar isso, realmente, aberto para uma espécie de comércio paralelo é um risco que vai acabar gerando mais custos para os demais consumidores, porque as companhias não ficam no vermelho. Elas sempre terceirizam o prejuízo que têm para os demais consumidores.

Então, a solução que V. Exa. trouxe aqui foi criar, no modelo de venda, as duas hipóteses: a venda pessoal e intransferível ou a venda com transferibilidade. Eu acrescentaria - e aí sugestão que vou fazer em emenda - no caso do familiar, talvez definindo o alcance.

Senador Jaime Bagattoli.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para discutir.) - Obrigado, Presidente.

Quero parabenizar o nosso decano Senador Amin, meu conterrâneo lá de Santa Catarina; apesar de eu estar em Rondônia, sou catarinense, de lá. Quero dizer para você, Senador Amin, que ameniza bastante a situação, mas nós temos que, mesmo assim, ter muita cautela sobre essa situação.

Já quero deixar aqui ao Presidente, Senador Marcos Rogério, que eu mantenho vista, mas que isso volte em pauta já logo após o recesso, na primeira ou no máximo na segunda semana de agosto, para nós já definirmos isso aqui. Eu só quero discutir também com o Senador Amin, Relator, a situação da possibilidade, Marcos Rogério: muitas vezes, a pessoa comprou uma passagem e, por algum motivo, um problema familiar ou qualquer motivo que teve, ela não pode viajar. Então, desde que ela antecipasse à empresa aérea, com dois ou três dias de antecedência, depois que ela pudesse remarcar, com 20, 30 dias - colocar um prazo -, mas sem nenhum custo. Isso aí ajudaria muito o consumidor também, porque há causas que acontecem são, às vezes, imprevisíveis, e a pessoa não pode viajar e, muitas vezes, é penalizada mesmo tendo condições de avisar antes que não poderia viajar.

Quero deixar claro que nós temos que debater isso e que volte à pauta logo na primeira semana, ou na segunda semana, no máximo, de agosto, após o recesso.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senador Jaime Bagattoli.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Como Relator. *Por videoconferência.*) - Concordo, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não, Senador Amin.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Por videoconferência.*) - O pedido de vista é regimental. No caso, o Senador Bagattoli ainda está cometendo a delicadeza de justificar. Na minha opinião, força maior,

no caso, é autodeclaratório. Ninguém vai pedir um atestado médico, ou um atestado da polícia, ou da sogra para justificar o pedido de força maior. Na minha visão, ele é autodeclaratório.

E essa questão do prazo eu vou estudar, vou submeter - como sempre faço - o meu texto, no caso, à autora. Sempre procuro respeitar o interesse que eu estou procurando interpretar e coadunar com o mosaico da nossa legislação, mas acho que o pedido de vista será saudável e tenho certeza de que a Senadora Ana Paula Lobato será prestigiada com eventuais alterações que sejam aqui colocadas e eu vou (*Falha no áudio*)...

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, nobre Senador Esperidião Amin.

A SRA. MARGARETH BUZETTI (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Senador, pela ordem...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Como sempre, cuidadoso, cauteloso nas relatorias que apresenta, fazendo aqui o sopesamento das razões da autora, que tem justa causa e boa motivação para a apresentação de uma matéria realmente inovadora. Enfim, todos nós somos demandados por esse tipo de abordagem, mas o Relator traz um relatório pela aprovação com as cautelas que são pertinentes, que são apropriadas para o setor, para não criar, repito, um mercado paralelo.

Porque, no passado, se tivessem feito talvez, no caso dos *vouchers*, adotado o mesmo critério que se busca adotar nesse projeto, não teríamos tido o problema, que ficou conhecido no Brasil inteiro, com os *vouchers*, com comercialização, criando... Lá, no caso de Rondônia, a companhia que opera lá alega - todas as vezes em que nós fizemos reuniões com a companhia, ela alegava - que, com um bom percentual dos passageiros no voo, a empresa não estava recebendo nada naquele momento, porque era tudo *voucher*. Tudo bem que o *voucher* é um título que a empresa cedeu em razão de um acordo judicial que foi feito, ou seja, ela é devedora daquilo, mas, naquele caso, houve a comercialização em paralelo do *voucher* para um terceiro, alguém passou a concorrer com a companhia na venda, na comercialização de passagens. Se você tivesse um elemento de intransferibilidade, com o *voucher* sendo pessoal, intransferível ou podendo... Talvez aqui seja o caso até - não sei se caberia, apenas à guisa de debate ao Senador Amin - de colocar no projeto já a previsão em relação a isto: o *voucher* pode ser usado pelo titular ou haver a transferência para alguém da família. Talvez seja um avanço até a mais em cima daquilo que as companhias hoje já verificam como problema. Eu até cheguei a sugerir isso ao regulador, pois acho que a própria agência deveria ter regulado isso, não regulou, deixou passar *in albis*, e isso se transformou num problema para o Brasil inteiro.

Fica concedido o pedido de vista ao Senador Jaime Bagattoli, mas a Senadora Margareth Buzetti solicita a palavra, o que eu lhe asseguro neste momento.

A SRA. MARGARETH BUZETTI (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT. Para discutir.) - Obrigada, Presidente.

É só complementando o que o Senador Jaime Bagattoli falou, Senador Amin.

Nessa questão de quando você precisar remarcar uma passagem - como nós aqui Parlamentares, quando você compra a passagem com bastante antecedência, mas surge outro evento em que você é obrigado a comparecer -, é um preço exorbitante que você tem que pagar. Eu já tive uma agência que fazia os serviços aqui para o Senado e tive que mudar, porque, quando eu menos esperei, eu estava no Serasa, Senador Jaime. Eu falei: "Uai, mas por que eu estou no Serasa?!". Compra de passagem! A agência que fazia o serviço aqui não pagou as passagens que ela comprou, e eu estava no Serasa. Inclusive, eu tinha comprado passagem, o que eu não sabia, para o Senador Flávio Arns. Olhem a confusão que isso pode gerar quando você tem uma agência que não é séria e que não faz o serviço como deveria ser feito. Ela estava usando a compra de passagens antecipadas para fazer caixa - uma agência, uma agência aqui. Eu fui para o Serasa, eles tiveram que retirar meu nome. Está correndo um processo, que eu não vou retirar - eu não retiro o processo -, por causa disso. Então, eu hoje faço as compras das passagens, porque eu fiquei com o pé atrás. Eu sei a agência que faz, eu verifico tudo, porque é um problema - é um problema! Eu nunca tinha ido para o Serasa e fui. Enfim, agora, eu estou fora, mas foi uma agência que prestava serviço para o Senado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não, Senador Bagattoli.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para discutir.) - Obrigado, Presidente.

É só para complementar.

Acho que aqui deve ter alguém representando as companhias aéreas. Eu quero dizer a vocês que uma coisa que eu faço, e pouca gente faz quando entra num voo, Senador Marcos Rogério: eu vou contar os bancos vazios. Eu faço isso em todo

voo, eu embarco num voo e eu vou contar os bancos vazios. Eu já vim lá de Vilhena, já vim de Ji-Paraná com 25, 30 bancos vazios. Aí eu me pergunto, eu faço o seguinte, eu sou empresário, eu me faço a seguinte pergunta: "Poxa vida...". Claro, é um grande benefício a quem compra a passagem antecipada, Senador Marcos Rogério, Presidente. Tem que dar o benefício, é lógico que quem vai comprar a passagem em cima da hora tem que pagar um pouco mais caro, mas não três vezes mais o valor da passagem.

Eu quero dizer às empresas aéreas que, se eu sou proprietário dessa empresa, se eu fosse acionista dessa empresa, eu já teria discutido essa situação: cobram-se 25%, 30% mais caro, mas não um exagero, um absurdo. Chega a se querer cobrar três vezes mais, e aí a pessoa vai de ônibus. Eu não consigo entender qual a mentalidade, porque antigamente, quando nós éramos empresários, tocávamos com o caderno espiral, tínhamos que escrever tudo e ter quatro, cinco, seis cadernos espirais, era diferente. Hoje está tudo no sistema, sabe-se como é que está, as pessoas que vão embarcar. Aí eu fico tão indignado! Eu vou contar aqueles bancos e eu vejo 30 bancos fechados, vazios. Por que isso que acontece nas empresas? Eu tenho questionado isso na Gol, na Azul e na Latam.

Então, esse é um questionamento muito importante, e isso poderia dar uma rentabilidade também para as empresas aéreas. Não sei por que não fazem.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agradeço ao Senador Jaime Bagattoli. Portanto, fica concedida vista da matéria, que volta à pauta na primeira sessão subsequente a esta.

O item 2, que nós submetemos à votação nominal... Aliás, quanto ao item 1, que nós submetemos à votação nominal, nós já temos o quórum deliberativo alcançado, portanto, não havendo mais quem queira exercer o direito de voto, fica encerrada a votação.

Vamos ao resultado.

(Procede-se à apuração.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Foram 13 votos SIM; 2 votos contrários.

Nenhuma abstenção.

Portanto, está aprovado o relatório apresentado, com nossos cumprimentos ao eminente Relator da matéria e ao autor, que permanece nesta Comissão, pela iniciativa. Parabéns a V. Exa.

V. Exa. tem a palavra para as considerações.

O SR. FERNANDO FARIAS (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL. Pela ordem.) - Obrigado, Presidente.

Quero agradecer aqui a relatoria do nosso Cid e dizer que foi muito importante, engrandeceu muito, por ser ele, e também ao Fernando Dueire, que fez a relatoria na CAE. Então, agradeço aos dois Relatores nas duas Comissões.

Obrigado, Cid.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senador Fernando Farias, pela sugestão da matéria, e Senador Cid Gomes, pelo relatório apresentado.

Portanto, o relatório está aprovado. Como se trata de matéria terminativa, ela segue... *(Pausa.)*

Como se trata de matéria com tramitação terminativa, ela tem turno suplementar e estará na pauta da primeira sessão subsequente para a segunda votação regimental.

Item 4.

ITEM 4

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 59, DE 2025

- Não terminativo -

Requer a inclusão do Senhor Carlos Evangelista, Presidente da Associação Brasileira de Geração Distribuída — ABGD, na audiência pública objeto do REQ 48/2025 - CI.

Autoria: Senador Irajá (PSD/TO)

O requerimento é de autoria do Senador Irajá, que não está presente.

Eu vou submeter à apreciação e vou subscrever o relatório, embora eu já tenha dito anteriormente que nós vamos fazer essa audiência pública e que já estamos com mais de 12 nomes para essa audiência. No final, esta Presidência vai ter que

fazer, conforme foi anunciado à Comissão no início, uma identificação dos nomes com maior pertinência em relação ao debate e fazer um debate, ou então, vamos ter que dividir em três, quatro debates, porque é impossível fazer uma audiência pública com 15 nomes para se debater com a profundidade que o tema exige.

Mas, em respeito ao requerimento do Senador Irajá... E eu estou dizendo em respeito, porque, no caso dos requerimentos de inclusão de nomes em audiência pública, o comando regimental é que o autor tem que estar presente, né? Por isso é que eu estou dizendo que vou fazer a votação mesmo não estando presente aqui o Senador Irajá. Fica, portanto, subscrito por mim o requerimento do eminente Senador.

Eu tenho também o item 5, que também é um requerimento.

Vamos fazer a leitura de todos os requerimentos para a votação em conjunto.

ITEM 5

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 61, DE 2025

- Não terminativo -

Requer, nos termos do art. 90, inciso XIII, e art. 142 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de diligência externa a cerca de 10 km da área urbana do município de Vilhena, no estado de Rondônia, com o objetivo de apurar as causas da paralisação das obras de construção do complexo viário (trevo e viaduto) localizado na BR-364 com a BR-174,

Autoria: Senador Marcos Rogério (PL/RO)

Esse requerimento é de minha autoria, em razão dessa obra que está lá no trevo próximo ao Município de Vilhena, Senador Bagattoli. A informação que se tem é de que a Energisa estaria criando dificuldades com relação à retirada de postes e de linhas de transmissão, o que tem provocado atraso no fluxo de obras. Eu conversei com o Superintendente do Dnit e apresentei esse requerimento justamente sob duas óticas. O primeiro requerimento trata da diligência - eu vou lá mesmo no período de recesso agora; nós vamos fazer uma visita *in loco* nessa obra -, e também vou ler, na sequência, um requerimento solicitando informações.

Mas, antes de passar ao próximo item, asseguro a palavra ao Senador Jaime Bagattoli.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Pela ordem.) - Presidente, só ali houve uma... Não é entre a BR-364 com a 174, é com a 535, é aquela que liga para Colorado do Oeste. Ali não é a 174.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Perfeitamente.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Mas deixe-me te falar, Presidente, que eu estive no Dnit e a informação que eu tenho é de que a Madecon, que era a empresa que estava lá... Primeiro, houve o problema da questão dos postes lá com a Energisa, mas, segundo a empresa... Segundo informações do Dnit, a empresa pediu recuperação judicial, e essa obra não se sabe ainda quando que vai se licitar.

Mas V. Exa. está certo. Nós precisamos de um esclarecimento melhor sobre essa situação e a empresa está abandonada.

E mais uma coisa que nós precisamos do esclarecimento aqui também. É que eu sempre ouvi dizer que tinha emenda parlamentar, de 10 milhões, 15 milhões. Segundo o Dnit, diz-se que não existe nenhum centavo de emenda parlamentar. Nós também precisamos pedir esse esclarecimento ao Dnit também.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado, Senador Jaime Bagattoli. Portanto, fica corrigido o número da rodovia. A assessoria botou... Acho que estão querendo fazer a que vai lá para a região do Mato Grosso. Feita essa correção, submeto, na sequência...

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Mas é que lá tem a 174 também.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Tem a 174 também, mas é outra.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Tem a 174 que é dentro de Vilhena também.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Não, mas aí a obra vai dar em outro lugar. Vai dar lá para o lado de Juína e região.

O item 6 é também um requerimento de minha autoria, que é a sequência desse mesmo requerimento, só que, nesse caso, solicitando informações ao Dnit sobre o andamento das obras desse trevo na região de Vilhena, na entrada para o Município de Colorado do Oeste.

ITEM 6**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 62, DE 2025****- Não terminativo -**

Requer, nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal, da Lei nº12.527, de 18 de novembro de 2011, e dos arts. 90, 216 e 217, do Regimento Interno do Senado Federal, que sejam solicitadas, ao Diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, Sr. Fabricio de Oliveira Galvão, informações relativas às obras de construção do complexo viário (trevo e viaduto) na BR-364 com a BR-174, a cerca de 10 km da área urbana do município de Vilhena, no estado de Rondônia, destinadas a viabilizar o acesso ao município de Colorado do Oeste.

Autoria: Senador Marcos Rogério (PL/RO).

Portanto, feita a leitura dos requerimentos, submeto à votação de forma conjunta.

As Sras. e os Srs. Senadores que os aprovam, permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovados.

Não havendo... Ainda tem o item 7.

ITEM 7**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 63, DE 2025****- Não terminativo -**

Requer auditoria contábil, financeira, orçamentária e operacional dos atos da União e da Agência Nacional de Mineração (ANM), Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e Ministérios vinculados.

Autoria: Senador Marcos Rogério (PL/RO).

Requerimento de minha autoria também.

Esse requerimento aqui - na verdade, eu apresentei dois requerimentos - é derivado da audiência pública que nós fizemos na semana passada sobre a questão do orçamento das agências reguladoras. Então, eu estou pedindo ao Tribunal de Contas da União, conforme foi anunciado naquele momento, algumas providências. E aí, conforme nós, naquela audiência pública, identificamos aqui, inclusive com a fala do representante do Tribunal de Contas da União, houve uma decisão, no passado, que foi restrita ao caso da Agência de Telecomunicações sobre essa questão do orçamento, e que talvez seja o caso de o tribunal avaliar o efeito extensivo para as demais agências no tocante ao orçamento das agências.

E há um outro aspecto que estou questionando. Na Comissão de Fiscalização e Controle, eu apresentei o requerimento na mesma direção, só que como a Comissão de Fiscalização e Controle tem pertinência temática específica, objetiva com relação a esse tema, eu apresentei na Comissão de Fiscalização e Controle de forma um pouco mais robusta, levando em consideração também a questão das taxas que são derivadas das ações, do papel exercido pelas agências reguladoras, porque hoje esse orçamento, esse recurso levantado a partir das taxas vai compor o Orçamento Geral da União, e me parece estar havendo aqui um desvio de finalidade.

Portanto, estou comunicando à Comissão que esse requerimento aqui é em cumprimento àquilo que nós já anunciamos na audiência com as agências reguladoras, na última sessão, e também o apresentei na Comissão de Fiscalização e Controle.

Os Srs. e as Sras. Senadores que os aprovam permaneçam como se acham. *(Pausa.)*

Aprovado o requerimento.

Agora sim, antes de encerrarmos os nossos trabalhos, submeto à deliberação do Plenário a dispensa da leitura e aprovação da ata da presente reunião.

As Sras. Senadoras e os Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

A ata está aprovada e será publicada no *Diário do Senado Federal*.

Nada mais havendo a tratar, agradeço a presença de todos e declaro encerrada a presente reunião.

(Soa a campanha.)

(Iniciada às 9 horas e 21 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 13 minutos.)