



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO

PAUTA DA 2ª REUNIÃO - SEMIPRESENCIAL

(4ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura)

**17/03/2026
TERÇA-FEIRA
Após a 1ª Reunião da CDR**

**Presidente: Senadora Professora Dorinha Seabra
Vice-Presidente: Senador Jorge Seif**



Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

**2ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA - SEMIPRESENCIAL, DA 4ª SESSÃO
LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM**

2ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA - SEMIPRESENCIAL

terça-feira, Após a 1ª Reunião da CDR

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	REQ 1/2026 - CDR - Não Terminativo -		8
2	PLP 268/2023 - Não Terminativo -	SENADOR ROGÉRIO CARVALHO	12
3	PL 636/2023 - Não Terminativo -	SENADORA ELIZIANE GAMA	22
4	PL 4368/2023 - Não Terminativo -	SENADORA AUGUSTA BRITO	36
5	PL 1600/2025 - Não Terminativo -	SENADOR ALAN RICK	50
6	PL 159/2026 - Não Terminativo -	SENADOR JORGE SEIF	71

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO - CDR

PRESIDENTE: Senadora Professora Dorinha Seabra

VICE-PRESIDENTE: Senador Jorge Seif

(17 titulares e 17 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE
Bloco Parlamentar Democracia(MDB, PSDB, PODEMOS, UNIÃO)			
Marcelo Castro(MDB)(1)(9)	PI 3303-6130 / 4078	1 Alessandro Vieira(MDB)(1)(9)	SE 3303-9011 / 9014
Ivete da Silveira(MDB)(12)(1)(9)(11)	SC 3303-2200	2 VAGO(1)(9)	
Professora Dorinha Seabra(UNIÃO)(4)(9)	TO 3303-5990 / 5995 / 5900	3 Fernando Farias(MDB)(4)(9)	AL 3303-6266 / 6273
Efraim Filho(UNIÃO)(9)	PB 3303-5934 / 5931	4 Eduardo Braga(MDB)(12)	AM 3303-6230
Plínio Valério(PSDB)(8)(9)	AM 3303-2898 / 2800	5 Zequinha Marinho(PODEMOS)(8)(16)	PA 3303-6623
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PSB, PSD)			
Eliziane Gama(PSD)(5)	MA 3303-6741	1 Jussara Lima(PSD)(5)	PI 3303-5800
VAGO(5)(18)(17)(20)		2 Zenaide Maia(PSD)	RN 3303-2371 / 2372 / 2358
Angelo Coronel(PSD)(5)	BA 3303-6103 / 6105	3 Nelsinho Trad(PSD)(15)	MS 3303-6767 / 6768
Chico Rodrigues(PSB)(5)	RR 3303-2281	4 Cid Gomes(PSB)(5)	CE 3303-6460 / 6399
Bloco Parlamentar Vanguarda(PL, NOVO)			
Eduardo Gomes(PL)(2)	TO 3303-6349 / 6352	1 Wilder Moraes(PL)(13)(2)(10)	GO 3303-6440
Flávio Bolsonaro(PL)(2)	RJ 3303-1717 / 1718	2 Rogerio Marinho(PL)(14)(2)	RN 3303-1826
Jorge Seif(PL)(2)	SC 3303-3784 / 3756	3 Astronauta Marcos Pontes(PL)(2)	SP 3303-1177 / 1797
Bloco Parlamentar Pelo Brasil(PDT, PT)			
Augusta Brito(PT)(6)	CE 3303-5940	1 Rogério Carvalho(PT)(6)	SE 3303-2201 / 2203
Beto Faro(PT)(6)	PA 3303-5220	2 Ana Paula Lobato(PSB)(6)	MA 3303-2967
VAGO		3 VAGO	
Bloco Parlamentar Aliança(PP, REPUBLICANOS)			
Laércio Oliveira(PP)(7)	SE 3303-1763 / 1764	1 Dr. Hiran(PP)(7)	RR 3303-6251
Cleitinho(REPUBLICANOS)(7)	MG 3303-3811	2 Alan Rick(REPUBLICANOS)(7)(19)	AC 3303-6333

- (1) Em 18.02.2025, os Senadores Marcelo Castro e Ivete da Silveira foram indicados membros titulares, e os Senadores Alessandro Vieira e Fernando Farias membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 13/2025-GLMDB).
- (2) Em 18.02.2025, os Senadores Eduardo Gomes, Flávio Bolsonaro e Jorge Seif foram designados membros titulares, e os Senadores Wilder Moraes, Rogerio Marinho e Astronauta Marcos Pontes membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 8/2025-BLVANG).
- (3) Em 19.02.2025, a Comissão reunida elegeu os Senadores Professora Dorinha Seabra e Jorge Seif, respectivamente, Presidente e Vice-Presidente deste colegiado (Of. nº 001/2025-CDR).
- (4) Em 18.02.2025, a Senadora Professora Dorinha Seabra foi designada membro titular, e o Senador Efraim Filho membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 12/2025-GLUNIAO).
- (5) Em 18.02.2025, os Senadores Eliziane Gama, Margareth Buzetti, Angelo Coronel e Chico Rodrigues foram designados membros titulares, e os Senadores Jussara Lima e Cid Gomes membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 4/2025-GSEGAMA).
- (6) Em 18.02.2025, os Senadores Augusta Brito e Beto Faro foram designados membros titulares, e os Senadores Rogério Carvalho e Ana Paula Lobato membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 26/2025-GLPDT).
- (7) Em 18.02.2025, os Senadores Laércio Oliveira e Cleitinho foram designados membros titulares, e os Senadores Dr. Hiran e Mecias de Jesus membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Aliança, para compor a comissão (Of. nº 2/2025-BLALIAN).
- (8) Em 19.02.2025, o Senador Plínio Valério foi designado membro titular e o Senador Alan Rick, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 001/2025-GLPSDB).
- (9) Em 19.02.2025, os Senadores Marcelo Castro, Ivete da Silveira, Professora Dorinha Seabra, Efraim Filho e Plínio Valério foram designados membros titulares, e os Senadores Alessandro Vieira, Alan Rick e Fernando Farias membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 6/2025-BLDEM).
- (10) Em 20.03.2025, o Senador Eduardo Girão foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Wilder Moraes, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Vanguarda (Of. nº 021/2025-BLVANG).
- (11) Em 24.03.2025, o Senador Eduardo Braga foi designado membro titular, em substituição à Senadora Ivete da Silveira, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. nº 025/2025-BLDEM).
- (12) Em 13.05.2025, a Senadora Ivete da Silveira foi designada membro titular, em substituição ao Senador Eduardo Braga, que passa a membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. nº 024/2025-BLDEMO).
- (13) Em 16.05.2025, o Senador Wilder Moraes foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Eduardo Girão, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Vanguarda (Of. nº 048/2025-BLVANG).
- (14) Em 16.05.2025, a Senadora Zenaide Maia foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 030/2025-BLRESDEM).
- (15) Em 15.07.2025, o Senador Nelsinho Trad foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 050/2025-BLRESDEM).
- (16) Em 18.08.2025, o Senador Zequinha Marinho foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 050/2025-BLDEMO).
- (17) Vago em 01.10.2025, em razão da assunção do segundo suplente.
- (18) Em 06.10.2025, o Senador José Lacerda foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 098/2025-BLRESDEM).
- (19) Em 02.12.2025, o Senador Alan Rick foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Mecias de Jesus, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Aliança (Of. nº 69/2025-GABLID/BLALIAN).
- (20) Vago em 30.01.2026, em razão da assunção da primeira suplente.

REUNIÕES ORDINÁRIAS: QUARTAS-FEIRAS 14:00 HORAS
 SECRETÁRIO(A): MARCUS GUEVARA SOUSA DE CARVALHO
 TELEFONE-SECRETARIA: 61 3303-4282
 FAX: 3303-1627

TELEFONE - SALA DE REUNIÕES: 3303-4282
 E-MAIL: cdr@senado.gov.br



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA

4ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
57ª LEGISLATURA

Em 17 de março de 2026
(terça-feira)
Após a 1ª Reunião da CDR

PAUTA

2ª Reunião, Extraordinária - Semipresencial

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO -
CDR

	Deliberativa
Local	Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 7

Atualizações:

1. Definida reunião semipresencial (13/03/2026 20:20)
2. Reunião ajustada para semipresencial. (16/03/2026 15:15)

PAUTA

ITEM 1

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO Nº 1, DE 2026

Requer realização de audiência pública, com o objetivo de discutir o papel dos marketplaces digitais na estruturação, facilitação e escala de atividades ilícitas, com foco nos efeitos concretos sobre a segurança pública, a criminalidade organizada e a proteção do consumidor.

Autoria: Senadora Professora Dorinha Seabra

Textos da pauta:

[Requerimento \(CDR\)](#)

ITEM 2

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 268, DE 2023

- Não Terminativo -

Disciplina regras a serem observadas quando da definição da imposto de que trata o art. 156-A e da contribuição de que trata o art. 195, V, ambos da Constituição Federal, nas operações desenvolvidas por empresas do setor de saneamento em municípios das regiões de atuação da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia - SUDAM, da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE, da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste – SUDECO e nos municípios fora dessas áreas que apresentem baixo Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – IDHM.

Autoria: Senador Eduardo Gomes

Relatoria: Senador Rogério Carvalho

Relatório: Pela prejudicialidade

Observações:

1. Após deliberação na CDR, a matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos - CAE.

Textos da pauta:

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

[Relatório Legislativo \(CDR\)](#)

ITEM 3

PROJETO DE LEI Nº 636, DE 2023

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, para dar mais efetividade ao Plano de Contingência de Proteção e Defesa Civil.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senadora Eliziane Gama

Relatório: Pela aprovação do projeto, com a Emenda nº1 - CCJ, e das 2 (duas) emendas que apresenta.

Observações:

1. Após deliberação na CDR, a matéria será apreciada pelo Plenário do Senado Federal.

Textos da pauta:

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

ITEM 4

PROJETO DE LEI Nº 4368, DE 2023

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), para estabelecer normas de proteção ao consumidor de serviços de turismo.

Autoria: Senador Jorge Kajuru, Senador Cleitinho

Relatoria: Senadora Augusta Brito

Relatório: Pela aprovação na forma da emenda substitutiva apresentada.

Observações:

1. Após deliberação na CDR, a matéria será apreciada pela Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor - CTFC, em decisão terminativa.

Textos da pauta:

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

ITEM 5

PROJETO DE LEI Nº 1600, DE 2025

- Não Terminativo -

Cria o Programa de Aviação Regional da Região Norte.

Autoria: Senador Dr. Hiran

Relatoria: Senador Alan Rick

Relatório: Pela aprovação na forma da emenda substitutiva apresentada.

Observações:

1. Após deliberação na CDR, a matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos - CAE, em decisão terminativa.

Textos da pauta:

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

ITEM 6

**PROJETO DE LEI Nº 159, DE 2026 (SUBSTITUTIVO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS
AO PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 491, DE 2011)**

- Não Terminativo -

Determina a realização periódica de inspeções prediais; e cria o Laudo de Inspeção Técnica de Edificação (Lite).

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Jorge Seif

Relatório: Pela aprovação da matéria.

Observações:

1. *Após deliberação na CDR, a matéria será apreciada pelo Plenário do Senado Federal.*

Textos da pauta:

[Avulso inicial da matéria](#)

[Relatório Legislativo \(CDR\)](#)

1



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Professora Dorinha Seabra

REQUERIMENTO Nº DE - CDR

Senhora Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de discutir o papel dos marketplaces digitais na estruturação, facilitação e escala de atividades ilícitas, com foco nos efeitos concretos sobre a segurança pública, a criminalidade organizada e a proteção do consumidor. A Audiência Pública busca superar a visão setorial ou exclusivamente econômica do tema, inserindo o debate no campo da segurança pública, prevenção criminal e responsabilidade institucional, à luz da evolução dos modelos de negócio digitais, visando debater a comercialização, por meio de plataformas digitais, de produtos irregulares, especialmente equipamentos de telecomunicações comercializados sem certificação válida ou em desacordo com a legislação brasileira.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- Representante institucional da Amazon Brasil;
- Representante da Shopee Brasil;
- Representante do Mercado Livre Brasil;
- Representante da Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL;
- Representante da Secretaria Nacional do Consumidor - Senacon



JUSTIFICAÇÃO

Estudos técnicos apresentados ao Parlamento demonstram que a infraestrutura digital brasileira opera em múltiplas camadas interdependentes — da rede física às plataformas digitais — sendo os marketplaces atores relevantes na cadeia econômica digital. As plataformas digitais exercem impacto direto sobre: redes de telecomunicações; segurança da informação; cadeia tributária; política industrial e tecnológica; defesa do consumidor. Assim, não se trata, portanto, de mera intermediação comercial, mas de atividade com efeitos estruturais sobre a economia digital e a infraestrutura crítica nacional.

A comercialização de produtos irregulares gera riscos à integridade das redes de telecomunicações; vulnerabilidades de cibersegurança; exposição do consumidor a danos técnicos e materiais; concorrência desleal com o setor formal; e enfraquecimento da arrecadação tributária e da política tecnológica nacional.

Considerando os problemas identificados, a Audiência Pública buscará esclarecer:

- Quais mecanismos de verificação prévia são adotados pelas plataformas quanto à certificação regulatória de equipamentos de telecomunicações;
- Como se dá a rastreabilidade dos vendedores e a origem dos produtos;
- Quais protocolos existem para retirada célere de itens irregulares;
- Como se estrutura a cooperação com autoridades regulatórias, fazendárias e de segurança pública;
- Eventuais aprimoramentos normativos ou legislativos necessários.

Tendo em vista o exposto, não estamos discutindo apenas comércio eletrônico ou telecomunicações estamos discutindo como infraestruturas digitais



privadas estão sendo usadas como vetores de criminalidade, com impacto direto na segurança pública, no consumidor e na autoridade do Estado.

Sala da Comissão, de de .

**Senadora Professora Dorinha Seabra
(UNIÃO - TO)**



2



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 268, DE 2023

Disciplina regras a serem observadas quando da definição da imposto de que trata o art. 156-A e da contribuição de que trata o art. 195, V, ambos da Constituição Federal, nas operações desenvolvidas por empresas do setor de saneamento em municípios das regiões de atuação da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia - SUDAM, da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste - SUDENE, da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste - SUDECO e nos municípios fora dessas áreas que apresentem baixo Índice de Desenvolvimento Humano Municipal - IDHM.

AUTORIA: Senador Eduardo Gomes (PL/TO)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Eduardo Gomes

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR nº , de 2023

Disciplina regras a serem observadas quando da definição da imposto de que trata o art. 156-A e da contribuição de que trata o art. 195, V, ambos da Constituição Federal, nas operações desenvolvidas por empresas do setor de saneamento em municípios das regiões de atuação da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia - SUDAM, da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste - SUDENE, da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste - SUDECO e nos municípios fora dessas áreas que apresentem baixo Índice de Desenvolvimento Humano Municipal - IDHM.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei Complementar disciplina regras a serem observadas quando da definição da imposto de que trata o art. 156-A e da contribuição de que trata o art. 195, V, ambos da Constituição Federal, nas operações desenvolvidas por empresas do setor de saneamento em municípios das regiões de atuação da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia - SUDAM, da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste - SUDENE, da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste - SUDECO e nos municípios fora dessas áreas que apresentem baixo Índice de Desenvolvimento Humano Municipal - IDHM.

Art. 2º A Lei complementar de que dispõe o parágrafo único do art. 124 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias - ADCT, ao instituir o imposto de que trata o art. 156-A e a contribuição de que trata o art. 195, V, ambos da Constituição Federal, deve prever a redução de 60% (sessenta por cento) das alíquotas de referência desses tributos incidentes sobre as operações desenvolvidas por empresas do setor de saneamento nos municípios alcançados pelo art. 1º.





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Eduardo Gomes

§1º A redução das alíquotas de referência deverá ser submetida a avaliação bianual de custo-benefício, podendo o Senado Federal, por meio de resolução, restringir os municípios alcançados, ainda que dentro das áreas de atuação da SUDAM, SUDENE e SUDECO, àqueles com IDHM igual ou inferior à dos municípios que não fazem parte dessas áreas de atuação.

§2º Resolução do Senado Federal fixará anualmente, com base em proposição do Tribunal de Contas da União – TCU, o IDHM abaixo do qual as operações neles desenvolvidas por empresas do setor de saneamento farão jus à redução das alíquotas.

Art. 3º As leis específicas e a resolução do Senado Federal previstas, respectivamente, nos incisos V e XII do art. 156-A da Constituição Federal, devem observar o disposto nesta Lei Complementar.

Art. 4º Esta lei entra vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Em uma sociedade com tantas desigualdades como o Brasil, o saneamento básico não foge à regra, sendo indispensável assegurar que todas as camadas da sociedade tenham condições adequadas de higiene e saúde, como forma de promover a inclusão social, a saúde pública, a qualidade de vida da população e a preservação ambiental.

Em regiões com baixo Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), o saneamento básico afeta diretamente a saúde pública da população. O acesso a serviços de saneamento básico, como água potável e sistemas adequados de esgoto, é fundamental para prevenir a propagação de doenças transmitidas pela água. Isso reduz significativamente os casos de doenças gastrointestinais, diarreia e outras infecções relacionadas à falta de higiene. Vale lembrar que tais doenças que afetam desproporcionalmente crianças pequenas.

Além de ser uma questão de saúde pública, o saneamento básico afeta diretamente a qualidade de vida da população. A disponibilidade de água limpa e instalações sanitárias adequadas permite que as pessoas vivam em ambientes mais limpos e seguros, permitindo trabalhar e estudar de forma mais eficaz, sem ser prejudicada por doenças relacionadas à falta de saneamento.

Por outro lado, sistemas de saneamento adequados ajudam na preservação do meio ambiente, evitando a poluição da água, do solo e do ar. Isso é vital para comunidades que muitas vezes dependem diretamente dos recursos naturais ao seu redor. Investir em saneamento básico nessas regiões





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Eduardo Gomes

não apenas melhora as condições de vida imediatas, mas também contribui para um futuro mais saudável e sustentável.

Sendo assim, o objetivo principal dessa lei complementar, em linha com os dispositivos constitucionais previstos nos artigos 43, 145, §3º, e 156-A, incisos VI e X, é incentivar o setor de saneamento em regiões e municípios do Brasil com menor IDHM com vistas a fomentar o desenvolvimento regional e, conseqüentemente, promover o desenvolvimento mais equilibrado do nosso País.

Sala da Sessão,

Senador EDUARDO GOMES



LEGISLAÇÃO CITADA

- Ato das Disposições Constitucionais Transitórias - ADCT-1988-10-05 , Disposições Transitórias da Constituição Federal - 1988/88

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:ato.disposicoes.constitucionais.transitorias:1988;1988>

- art124_par1u

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

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

- art156-1_cpt_inc5

- art156-1_cpt_inc12

**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador Rogério Carvalho

PARECER Nº , DE 2026

Da COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO, sobre o Projeto de Lei Complementar nº 268, de 2023, do Senador Eduardo Gomes, que *disciplina regras a serem observadas quando da definição do Imposto de que trata o art. 156-A e da Contribuição de que trata o art. 195, V, ambos da Constituição Federal, nas operações desenvolvidas por empresas do setor de saneamento em municípios das regiões de atuação da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia – SUDAM, da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE, da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste – SUDECO e nos municípios fora dessas áreas que apresentem baixo Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – IDHM.*

Relator: Senador **ROGÉRIO CARVALHO**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 268, de 2023, do Senador Eduardo Gomes, que *disciplina regras a serem observadas quando da definição do Imposto de que trata o art. 156-A e da Contribuição de que trata o art. 195, V, ambos da Constituição Federal, nas operações desenvolvidas por empresas do setor de saneamento em municípios das regiões de atuação da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia – SUDAM, da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE, da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste – SUDECO e nos municípios fora dessas áreas que apresentem baixo Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – IDHM.*

A proposição é formada pelos quatro artigos descritos a seguir.

O art. 1º indica o objeto e o âmbito de aplicação do PLP nº 268, de 2023. Em linhas gerais, pretende-se reduzir as alíquotas do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) – objeto do art. 156-A da Constituição Federal (CF) – e da Contribuição Social sobre Bens e Serviços (CBS) – objeto do art. 195, V, da CF – para operações desenvolvidas por empresas do setor de saneamento localizadas:

- Nos municípios que compõem as áreas de atuação das Superintendências do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam), do Nordeste (Sudene) e do Centro-Oeste (Sudeco); e
- Nos municípios situados fora dessas áreas que apresentem baixo índice de desenvolvimento humano municipal (IDHM).

O art. 2º estabelece que a lei complementar que instituirá o IBS e a CBS deverá prever a redução de 60% das alíquotas de referência desses tributos incidentes sobre as operações desenvolvidas por empresas do setor de saneamento nos municípios indicados. O § 1º dispõe que a redução das alíquotas de referência deverá ser submetida a avaliação bianual de custo-benefício, e atribui ao Senado Federal a faculdade de restringir os municípios beneficiados (inclusive nas áreas de atuação das superintendências de desenvolvimento regional). O § 2º estabelece que resolução do Senado Federal fixará, com base em proposição do Tribunal de Contas da União (TCU), o limite do IDHM usado no enquadramento dos municípios a serem beneficiados.

O art. 3º estabelece que as leis específicas dos entes federativos que fixarão suas alíquotas do IBS (art. 156-A, V, da CF) e a resolução do Senado Federal que fixará a alíquota de referência do IBS para cada esfera federativa (art. 156-A, XII, da CF) deverão prever a redução proposta.

O art. 4º contém a cláusula de vigência, que se dará na data da publicação da lei eventualmente resultante.

Na justificação, o Senador Eduardo Gomes menciona as desigualdades sociais no país, reitera a importância do saneamento básico como forma de promover a inclusão social, a saúde pública, a qualidade de vida da população e a preservação ambiental, e registra que o objetivo principal da proposição é incentivar o setor em regiões e municípios do Brasil com menor IDHM com vistas a fomentar o desenvolvimento regional e a promover o desenvolvimento equilibrado do país.

O PLP nº 268, de 2023, foi encaminhado à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR), seguindo posteriormente à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE). Na CDR, não foram recebidas emendas.

II – ANÁLISE

Conforme estabelece o art. 104-A do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à CDR manifestar-se sobre o mérito da matéria, que, em linhas gerais, pretende reduzir as alíquotas do IBS e da CBS para operações desenvolvidas por empresas do setor de saneamento localizadas nas áreas de atuação da Sudam, da Sudene e da Sudeco e nos municípios situados fora dessas áreas que apresentem baixo IDHM.

É indiscutível que o saneamento básico é essencial para assegurar condições adequadas de higiene e saúde, para promover a inclusão social, a saúde pública e a qualidade de vida da população e para a preservação ambiental, especialmente nas regiões mais pobres. Nesse sentido, o objeto da proposição nos parece claramente meritório.

Porém, a Emenda Constitucional (EC) nº 132, de 2023 (conhecida como “Reforma Tributária”) estabeleceu que o IBS e a CBS não serão “objeto de concessão de incentivos e benefícios financeiros ou fiscais relativos ao imposto ou de regimes específicos, diferenciados ou favorecidos de tributação, excetuadas as hipóteses previstas nesta Constituição”. Considerando que não há qualquer previsão excepcional quanto ao fornecimento do serviço de saneamento básico, sua submissão a tratamento tributário favorecido configuraria afronta à norma constitucional.

De qualquer modo, independentemente de discussões quanto à constitucionalidade da matéria, o PLP nº 268, de 2023, é anterior à sanção da Lei Complementar nº 214, de 2025, que instituiu o IBS e a CBS. Nesse sentido, não parece fazer sentido que a proposição estabeleça que a lei complementar que instituirá o IBS e a CBS deverá prever a redução dos tributos incidentes sobre as operações desenvolvidas por empresas do setor de saneamento nos municípios indicados. Desse modo, eventual projeto de lei complementar (ou substitutivo) para reduzir as alíquotas do IBS e da CBS para operações desenvolvidas por empresas do setor de saneamento teria que alterar a LC nº 214, de 2025. Isso indica que o PLP nº 268, de 2023, está prejudicado nos termos do art. 334, I, do RISF.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pelo **reconhecimento da prejudicialidade** do PLP nº 268, de 2023, e pelo encaminhamento da proposição para as providências do art. 334 do Regimento Interno do Senado Federal.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

3



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 636, DE 2023

Altera a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, para dar mais efetividade ao Plano de Contingência de Proteção e Defesa Civil.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

- [Texto do projeto de lei da Câmara](#)
- [Legislação citada](#)
- [Projeto original](#)

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2236867&filename=PL-636-2023



[Página da matéria](#)

Altera a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, para dar mais efetividade ao Plano de Contingência de Proteção e Defesa Civil.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 3º-A da Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º-A

.....

§ 7º O Plano de Contingência de Proteção e Defesa Civil, a ser elaborado pelo Município, deverá contemplar os seguintes elementos:

.....

VII - localização dos centros de recebimento e organização da estratégia de distribuição de doações e suprimentos;

VIII - plano de contenção de construções irregulares em áreas de risco, com definição de alternativas habitacionais seguras, em parceria com os demais entes federativos; e

IX - descrição dos investimentos necessários em infraestrutura hídrica, combate a enchentes e prevenção de desastres, em parceria com os demais entes federativos.

§ 8º A prestação de contas anual de que trata o § 6º deste artigo deverá abranger relatório:

I - dos exercícios simulados realizados com a participação da população, que incluam

passagem pelas rotas de deslocamento e chegada aos pontos seguros;

II - da efetividade dos sistemas de alerta a desastres, comprovada em testes periódicos;

III - da situação dos pontos de abrigo;

IV - do treinamento periódico das equipes técnicas e de voluntários para atuação em circunstâncias de desastres;

V - da evolução do número de construções irregulares em áreas de risco e das medidas tomadas para contenção do avanço, que incluam disponibilização de alternativas habitacionais seguras;

VI - dos investimentos em infraestrutura hídrica, combate a enchentes e prevenção de desastres realizados." (NR)

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de março de 2023.

ARTHUR LIRA
Presidente



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 59/2023/SGM-P

Brasília, 24 de março de 2023.

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

Assunto: Envio de PL para apreciação

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 636, de 2023, da Câmara dos Deputados, que "Altera a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, para dar mais efetividade ao Plano de Contingência de Proteção e Defesa Civil".

Atenciosamente,



ARTHUR LIRA
Presidente

Recebido em 24 / 03 / 23
hora 16 : 09

Sigraine Simões Samuella - Mat. 315740
SGM/SGOF

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 12.340, de 1º de Dezembro de 2010 - LEI-12340-2010-12-01 - 12340/10
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2010;12340>
- art3-1

PARECER Nº , DE 2025

Da COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO, sobre o Projeto de Lei nº 636, de 2023, do Deputado André Figueiredo, que *altera a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, para dar mais efetividade ao Plano de Contingência de Proteção e Defesa Civil.*

Relatora: Senadora **ELIZIANE GAMA**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo o Projeto de Lei (PL) nº 636, de 2023, que “altera a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, para dar mais efetividade ao Plano de Contingência de Proteção e Defesa Civil”, elaborado pelos municípios.

Para atingir seu objetivo, o art. 1º do projeto faz as seguintes alterações no art. 3º-A da lei:

- reformula o *caput* do § 7º, substituindo a expressão “são elementos *a serem considerados* no Plano de Contingência de Proteção e Defesa Civil” por “o Plano de Contingência de Proteção e Defesa Civil (...) *deverá contemplar* os seguintes elementos” (sem grifos no original);
- acrescenta inciso VIII ao § 7º para incluir no conteúdo obrigatório do plano municipal de contingência um “plano de contenção de construções irregulares em áreas de risco, com definição de alternativas habitacionais seguras, em parceria com os demais entes federativos”;
- acrescenta inciso IX ao § 7º para incluir no conteúdo obrigatório do plano municipal de contingência a “descrição

dos investimentos necessários em infraestrutura hídrica, combate a enchentes e prevenção de desastres, em parceria com os demais entes federativos”;

- acrescenta § 8º para determinar que, para a prestação de contas anual prevista no § 6º do mesmo artigo, deverá ser elaborado relatório com seis elementos obrigatórios: (1) exercícios simulados realizados com a participação da população, que incluam passagem pelas rotas de deslocamento e chegada aos pontos seguros; (2) efetividade dos sistemas de alerta a desastres, comprovada em testes periódicos; (3) situação dos pontos de abrigo; (4) treinamento periódico das equipes técnicas e de voluntários para atuação em circunstâncias de desastres; (5) evolução do número de construções irregulares em áreas de risco e das medidas tomadas para contenção do avanço, que incluam disponibilização de alternativas habitacionais seguras; e (6) investimentos em infraestrutura hídrica, combate a enchentes e prevenção de desastres realizados.

O art. 2º do projeto estabelece que a lei entre em vigor na data de sua publicação.

Para o autor, Deputado André Figueiredo, a dimensão do desastre ocorrido no litoral norte de São Paulo em janeiro de 2023 expôs falhas graves no sistema de proteção e defesa civil. Segundo o Parlamentar, essas falhas vão desde o baixo nível de investimentos públicos em obras de prevenção até a expansão descontrolada de construções irregulares em áreas de risco e a ineficiência dos sistemas de alerta à população. Nesse contexto, o projeto busca dar maior efetividade ao Plano de Contingência de Proteção e Defesa Civil previsto na Lei nº 12.340, de 2010, tornando obrigatórias medidas que hoje figuram apenas como recomendações. Para o autor, esses planos, conjugados com relatórios anuais que comprovem ações concretas de prevenção por parte dos municípios, podem reduzir vulnerabilidades e salvar vidas.

No Senado Federal, a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) aprovou manifestação da relatora, Senadora Zenaide Maia, que opinou pela “constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade do Projeto de Lei nº 636, de 2023, e, no mérito, por sua aprovação” com uma emenda de redação. Essa emenda alterou a redação do novo inciso VIII a ser acrescentado ao § 7º do art. 3º-A da Lei nº 12.340, de 2010, substituindo a

expressão “...*com definição de alternativas habitacionais seguras...*” por “...*que inclua descrição de alternativas habitacionais seguras...*” (sem grifos no original).

Após a apreciação pela CDR, a matéria segue para deliberação do Plenário do Senado Federal.

II – ANÁLISE

De acordo com o art. 104-A do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à CDR opinar sobre proposições que tratem das políticas de desenvolvimento regional, dos estados e dos municípios (inciso I), bom como de assuntos correlatos (inciso VIII).

Historicamente, esta Comissão vem tratando do tema proteção e defesa civil, refletindo a repartição de competências no âmbito do Poder Executivo federal. Naquela esfera, as atribuições dos diversos ministérios estão estabelecidas pela Lei nº 14.600, de 19 de junho de 2023. Por força do seu art. 26, o tema está afeto ao Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional (MIDR), em interlocução estreita com este colegiado.

O PL nº 636, de 2023, tem como objetivo alterar a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, para dar mais efetividade ao Plano de Contingência de Proteção e Defesa Civil, elaborado pelos municípios. A proposta surge em um contexto marcado pela intensificação de desastres climáticos e pela percepção de que o atual marco legal, embora avance em diversos pontos, não tem sido suficiente para prevenir tragédias dessa natureza.

Para compreender o alcance da proposição, é necessário examinar suas mudanças específicas, o quadro normativo no qual se insere e os desafios técnicos e institucionais que se apresentam.

O projeto traz mudanças de grande relevância no art. 3º-A da Lei nº 12.340, de 2010. Em primeiro lugar, modifica o *caput* do § 7º. A redação em vigor define “elementos a serem considerados” no plano municipal de contingência de proteção e defesa civil. Com a alteração proposta, a redação passa a definir os elementos que o plano municipal “deverá contemplar”. Essa mudança, aparentemente simples, é radical. Na prática, transforma recomendações em obrigações, elevando o grau de responsabilidade dos municípios.

O projeto também acrescenta dois incisos ao mesmo § 7º. O novo inciso VIII determina a elaboração de um “plano de contenção de construções irregulares em áreas de risco”, acompanhado da descrição de alternativas habitacionais seguras, em cooperação com os demais entes federativos. Já o inciso IX exige a “descrição dos investimentos necessários em infraestrutura hídrica, combate a enchentes e prevenção de desastres”, igualmente em parceria com União e estados.

Por fim, o projeto acrescenta o § 8º no mesmo art. 3º-A, estabelecendo que a prestação de contas anual prevista no § 6º seja acompanhada de um relatório detalhado, composto por seis elementos: realização de exercícios simulados com a população, avaliação da efetividade dos sistemas de alerta, situação dos pontos de abrigo, treinamento de equipes, evolução das construções irregulares em áreas de risco e investimentos realizados em infraestrutura e prevenção.

Do ponto de vista jurídico, além da Lei nº 12.340, de 2010, que pretende alterar, o projeto precisa ser lido em articulação com a Lei nº 12.608, de 10 de abril de 2012, que institui a Política Nacional de Proteção e Defesa Civil (PNPDEC).

Ao criar a PNPDEC, a Lei nº 12.608, de 2012, definiu princípios claros de prevenção, mitigação e integração federativa. Atribuiu aos municípios competências fundamentais, como elaborar planos de contingência, realizar mapeamento de riscos e instituir mecanismos de fiscalização para impedir construções em áreas vulneráveis. A Lei nº 12.340, de 2010, por sua vez, estruturou os mecanismos de financiamento e apoio federal, prevendo que a União e os estados devem apoiar os municípios na execução dessas tarefas.

Ao determinar um conteúdo mínimo para os planos municipais de contingência, o PL nº 636, de 2023, reforça o espírito da PNPDEC, que enfatiza a necessidade de prevenir riscos, antes, portanto, da ocorrência de desastres. É importante salientar que ainda que essa medida possa demandar ações por parte dos municípios, sua efetivação deve contar com o apoio técnico e financeiro da União e dos estados, conforme o § 3º do art. 3º-A da Lei nº 12.340, de 2010.

Outro aspecto relevante é o reforço ao princípio da transparência. O relatório anual previsto no novo § 8º se articula diretamente com o que já determina o § 6º: prestação de contas anual em audiência pública, com ampla divulgação e participação social. Ao detalhar o conteúdo mínimo do relatório, o projeto fortalece a fiscalização, tanto social como institucional, oferecendo

instrumentos mais claros e objetivos para acompanhamento da execução das políticas locais de proteção e defesa civil. Entretanto, consideramos que, para além de constarem obrigatoriamente do relatório das medidas adotadas, é fundamental tornar obrigatórias essas próprias medidas.

Sob o ponto de vista técnico, as alterações propostas dialogam diretamente com as falhas observadas em desastres recentes. A exigência de planos de contenção de construções irregulares enfrenta um problema recorrente no país: a ocupação desordenada de encostas e margens de rios, que potencializa a vulnerabilidade da população. Ao exigir também que sejam apresentadas alternativas habitacionais seguras, o projeto busca vincular a política de defesa civil à política habitacional, reforçando uma articulação muitas vezes insuficiente.

A inclusão da descrição de investimentos necessários em infraestrutura hídrica e prevenção de enchentes também é adequada. Ela permite que os planos de contingência não se limitem a medidas emergenciais, mas incluam projeções sobre obras estruturantes, como sistemas de drenagem, barragens de contenção e melhorias urbanísticas. Ainda que tais investimentos dependam muitas vezes de recursos federais e estaduais, sua descrição em âmbito municipal pode ajudar a estabelecer prioridades e a orientar a aplicação de recursos.

O relatório anual previsto no § 8º contribui para o acompanhamento sistemático da capacidade de resposta e de prevenção. Ao exigir informações sobre simulados, sistemas de alerta, abrigos, equipes, construções irregulares e investimentos, cria-se uma base de dados que pode ser útil não apenas localmente, mas também para o planejamento estadual e federal. Também nesse caso, a superação de carências técnicas e financeiras dos municípios depende da articulação com a União e os estados.

Desse modo, o PL nº 636, de 2023, privilegia os municípios em sua responsabilidade pela elaboração dos planos de contingência, garantido o apoio das demais instâncias federativas. Sua efetividade dependerá, contudo, da articulação com políticas de habitação e ordenamento territorial. Com o objetivo de promover essa integração, propomos alterações nas seguintes leis:

- Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), para explicitar a vedação da ocupação de áreas de risco;

- Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009 (Programa Minha Casa, Minha Vida), para incluir obras de prevenção de desastres entre as infraestruturas necessárias à implantação de empreendimentos no âmbito do Programa Nacional de Habitação Urbana (PNHU);
- Lei nº 14.620, de 13 de julho de 2023 (Programa Minha Casa, Minha Vida), para incluir a política de proteção e defesa civil entre aquelas que devem ser integradas ao planejamento das ações do Programa.

Essas alterações buscam criar uma rede normativa coerente, integrando habitação e planejamento urbano aos requisitos de proteção e defesa civil. Com elas, o PL nº 636, de 2023, deixa de ser apenas uma obrigação municipal isolada e passa a estar ancorado em uma política nacional integrada de uso do solo, produção habitacional e gestão de riscos de desastres.

III – VOTO

Ante o exposto, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 636, de 2023, e da Emenda nº 1 – CCJ, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº – CDR

Dê-se ao § 7º do art. 3º-A da Lei nº 12.340, de 2010, na forma do Projeto de Lei nº 636, de 2023, e da Emenda nº 1 – CCJ, a seguinte redação:

Art. 3º-A.

.....

§ 7º O Plano de Contingência de Proteção e Defesa Civil, a ser elaborado pelo Município, deverá contemplar os seguintes elementos:

.....

II – definição dos sistemas de alerta a desastres, em articulação com o sistema de monitoramento e com especial atenção dos radioamadores, submetidos esses sistemas a testes periódicos para aferição de sua efetividade;

III – organização e realização, com a participação da população, de exercícios simulados que incluam passagem pelas rotas de deslocamento e chegada aos pontos seguros;

.....

VI – cadastramento e treinamento periódico das equipes técnicas e de voluntários para atuarem em circunstâncias de desastres;

VII – localização dos centros de recebimento e organização da estratégia de distribuição de doações e suprimentos;

VIII – plano de contenção de construções irregulares em áreas de risco, que inclua descrição de alternativas habitacionais seguras, em parceria com os demais entes federativos; e

IX – descrição dos investimentos necessários em infraestrutura hídrica, combate a enchentes e prevenção de desastres, em parceria com os demais entes federativos.

.....

EMENDA Nº – CDR

Incluam-se no Projeto de Lei nº 636, de 2023, os seguintes artigos, renumerando-se o art. 2º como art. 5º:

Art. 2º A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 42-A.**

.....

II – mapeamento contendo as áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos, ficando vedada a sua ocupação;

.....” (NR)

Art. 3º A Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 5º-A.**

.....

III – infraestrutura básica que inclua vias de acesso, obras de prevenção de desastres, iluminação pública e solução de esgotamento sanitário e de drenagem de águas pluviais e permita ligações domiciliares de abastecimento de água e energia elétrica; e

.....” (NR)

Art. 4º A Lei nº 14.620, de 7 de julho de 2009, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 3º**

.....
IV – promoção do planejamento integrado com as políticas de desenvolvimento urbano, de habitação, de infraestrutura, de saneamento, de mobilidade, de acessibilidade, de proteção e defesa civil e de gestão do território e de forma transversal com as políticas ambiental e climática, de desenvolvimento econômico e social e de segurança pública, entre outras, com vistas ao desenvolvimento urbano sustentável;

.....” (NR)

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora

4



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4368, DE 2023

Altera a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), para estabelecer normas de proteção ao consumidor de serviços de turismo.

AUTORIA: Senador Jorge Kajuru (PSB/GO), Senador Cleitinho (REPUBLICANOS/MG)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador JORGE KAJURU

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

Altera a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), para estabelecer normas de proteção ao consumidor de serviços de turismo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 53-A.** Nos contratos de serviços de transporte turístico e de hospedagem, pactuados diretamente junto aos fornecedores ou por intermédio de agências de turismo ou assemelhadas, é obrigatório o fornecimento, no momento da compra, das informações abaixo especificadas:

I – Na contratação de serviços de transporte turístico: especificação do modal de transporte; identificação das empresas responsáveis pela realização do transporte; identificação precisa das datas e horários de prestação do serviço; fornecimento do código de reserva, localizador, número da passagem ou documento hábil à fruição do serviço.

II – Na contratação de serviços de hospedagem: identificação dos hotéis, pousadas ou estabelecimentos responsáveis pela prestação dos serviços de hospedagem; identificação precisa da data de início e fim dos serviços de hospedagem; fornecimento do código de reserva, voucher ou documento hábil à fruição do serviço.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor trinta dias após a data de sua publicação.



JUSTIFICAÇÃO

A comercialização de serviços de transporte e hospedagem com datas flexíveis, a preços bastante abaixo dos praticados pelo mercado, trouxe prejuízos para milhares de turistas que confiaram nas ofertas massivamente anunciadas na mídia e tiveram suas viagens canceladas próximo à data de embarque. Análises preliminares das razões que levaram a este quadro dão conta de que as empresas que comercializavam serviços de viagem na qualidade de intermediadores não tinham garantia de que seriam capazes de honrar os preços e condições ofertados. Anunciavam, por exemplo, passagens aéreas sem qualquer controle sobre as tarifas praticadas ou efetiva disponibilidade dos serviços nas datas oferecidas.

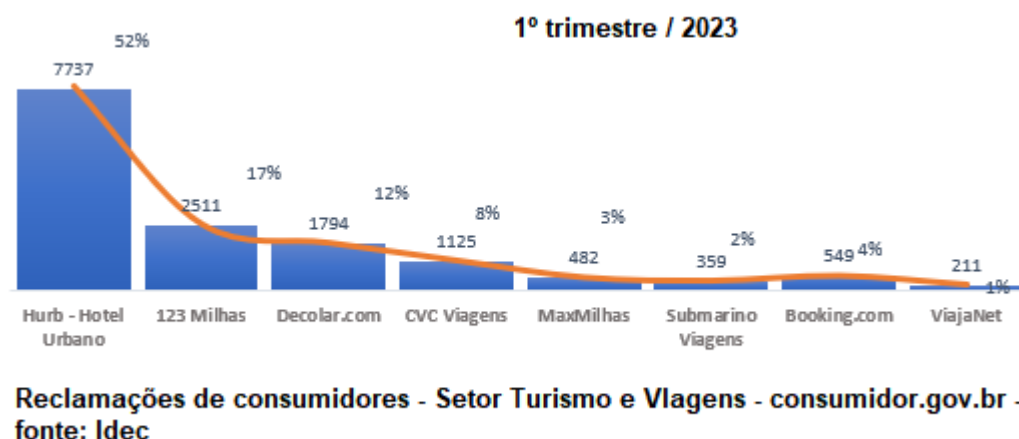
O reaquecimento da economia e a superação das restrições decorrentes da pandemia movimentaram o mercado de turismo em 2023. A alta do preço dos combustíveis contribuiu para a alta do preço das passagens, sendo, entretanto, incapaz de arrefecer a demanda. Diante deste cenário, tornou-se impossível cumprir inúmeros contratos promocionais comercializados. Não é possível aceitar que tais empresas tentem transferir aos consumidores o risco do negócio, negando direitos garantidos pelo Código de Defesa do Consumidor, como o reembolso dos valores já pagos, sem prejuízo de eventuais perdas e danos. O resultado é que as reclamações junto aos órgãos de proteção ao consumidor e as ações judiciais se avolumam, incluindo pedidos de tutelas de urgência. Enquanto isso, cresce a apreensão sobre se as empresas serão capazes de reembolsar e oferecer reparações nos termos da lei àqueles que foram lesados. Para inúmeros turistas que tiveram seus contratos cancelados às vésperas da viagem, não é possível adquirir novas passagens ou hospedagem diante dos preços proibitivos.

Este tipo de negócio deixou um extenso rastro de perdas. Os riscos e prejuízos impingidos a milhares de consumidores não compensam eventuais benefícios auferidos por aqueles que tiveram a sorte de adquirir um pacote de viagem e usufruir do serviço contratado. Além disso, investiga-se se as imensas vantagens embutidas nas promoções de viagens com datas flexíveis constituíram algum tipo de pirâmide financeira, prática caracterizada como crime contra a economia popular de acordo com o inciso IX do art. 2º da Lei nº 1.521, de 26 de dezembro de 1951.

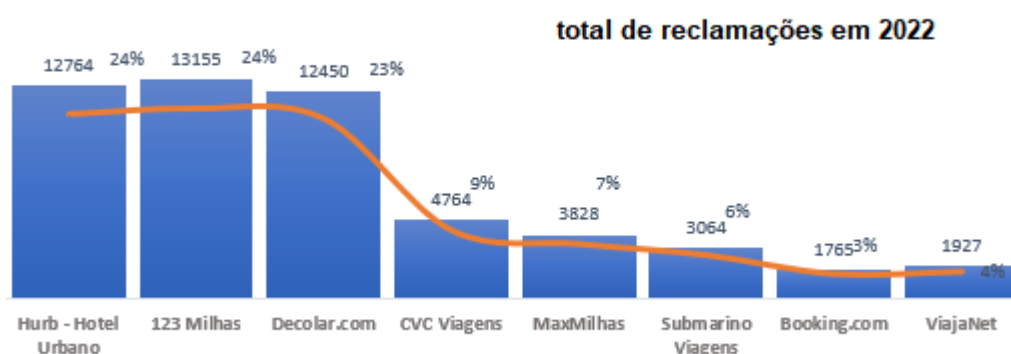
Entretanto, destacamos que mesmo antes da inadimplência em série das obrigações das empresas HURB (Hotel Urbano) e 123 Milhas havia



sinais de problemas neste tipo de produto desde 2022, conforme demonstram informações levantadas pelo Instituto de Defesa do Consumidor (IDEC) e compiladas nos gráficos a seguir:



Durante o primeiro trimestre de 2023, enquanto as atenções estavam voltadas para a HURB, a 123 Milhas, um dos maiores players desse setor, ocupava o segundo lugar em reclamações dos consumidores. A empresa também era a líder de reclamações no consolidado de 2022, conforme demonstra o gráfico abaixo também compilado pelo Idec:



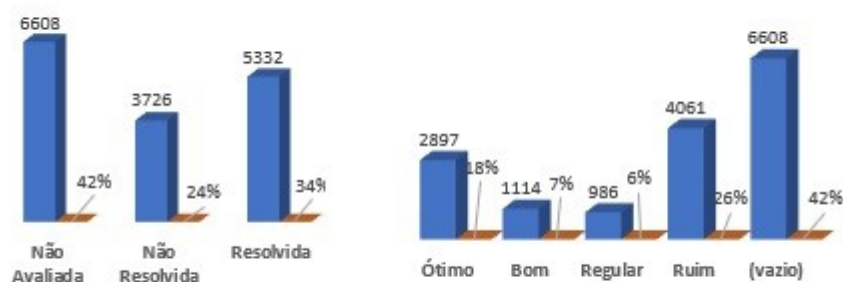
Os gráficos a seguir demonstram o tipo de reclamações feitas pelos consumidores de produtos da 123 Milhas e a avaliação acerca das respostas recebidas da empresa:





Reclamações contra 123 milhas - consumidor.gov.br - fonte: Idec

Avaliação



Reclamações contra 123 Milhas - avaliação dos consumidores

Ainda que pendentes de análise mais profunda, os dados acima indicam que a maior parte das reclamações contra a empresa 123 Milhas estava relacionada a pedidos de reembolso não cumpridos, sugerindo que a empresa já falhava em fornecer soluções adequadas para as reclamações dos consumidores.

De acordo com o Idec, o problema deste tipo de modelo de negócios é estrutural:

“Há um problema grave nos serviços que essas empresas oferecem. A afirmação que fazemos pelo Idec é: ‘pacotes flexíveis de viagens são uma especulação ilegal no setor de turismo e uma oferta ilegal de serviços que fere expressamente o Código de Defesa do Consumidor’. Quando a empresa vende um serviço sem dizer precisamente quando o contratante viajará, qual empresa será responsável pelo transporte e qual será responsável pela hospedagem, está descumprindo um dever muito básico de informar claramente os

consumidores sobre as características do seu serviço. E colocando as pessoas em grave risco de prejuízo pois está oferecendo algo que nem a própria fornecedora é capaz de garantir que vai efetivamente entregar.”

Diante desse quadro desolador, proponho este Projeto de Lei com o objetivo de vedar a comercialização de serviços de transporte turístico ou hospedagem com datas flexíveis, tornando obrigatório que no momento da compra a empresa contratada especifique a data, nome do prestador do serviço e demais informações indispensáveis a assegurar quem será responsável pela execução do serviço, prevenindo assim novas perdas para os consumidores.

Certo da importância de aprovarmos esta fundamental revisão das normas de proteção ao consumidor, conclamo os Nobres Colegas, a debater, aperfeiçoar e aprovar com celeridade este Projeto de Lei.

Sala das Sessões,

Senador JORGE KAJURU



LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 1.521, de 26 de Dezembro de 1951 - Lei dos Crimes Contra a Economia Popular;
Lei de Economia Popular - 1521/51
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1951;1521>
 - art2_cpt_inc9
- Lei nº 8.078, de 11 de Setembro de 1990 - Código de Defesa do Consumidor - 8078/90
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1990;8078>



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Fernando Farias**

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO (CDR), sobre o Projeto de Lei nº 4.368, de 2023, dos Senadores Jorge Kajuru e Cleitinho, que *altera a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), para estabelecer normas de proteção ao consumidor de serviços de turismo.*

RELATOR: Senador **FERNANDO FARIAS**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei (PL) nº 4.368, de 2023, dos Senadores Jorge Kajuru e Cleitinho, que *altera a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), para estabelecer normas de proteção ao consumidor de serviços de turismo.*

O **art. 1º** do PL nº 4.368, de 2023, acrescenta art. 53-A ao Código de Defesa do Consumidor para prever que nos contratos de serviços de transporte turístico e de hospedagem, pactuados diretamente junto aos fornecedores ou por intermédio de agências de turismo ou assemelhadas, é obrigatório o fornecimento, no momento da compra, das informações abaixo especificadas:

“I – na contratação de serviços de transporte turístico: especificação do modal de transporte; identificação das empresas responsáveis pela realização do transporte; identificação precisa das datas e horários de prestação do serviço; fornecimento do código de reserva, localizador, número da passagem ou documento hábil à fruição do serviço; e



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **Fernando Farias**

II – na contratação de serviços de hospedagem: identificação dos hotéis, pousadas ou estabelecimentos responsáveis pela prestação dos serviços de hospedagem; identificação precisa da data de início e fim dos serviços de hospedagem; fornecimento do código de reserva, voucher ou documento hábil à fruição do serviço”.

O **art. 2º** do projeto prevê que a lei que resultar de sua aprovação entrará em vigor trinta dias após a sua publicação.

O autor da proposição alega que o objetivo do projeto é “vedar a comercialização de serviços de transporte turístico ou hospedagem com datas flexíveis, tornando obrigatório que no momento da compra a empresa contratada especifique a data, nome do prestador do serviço e demais informações indispensáveis a assegurar quem será responsável pela execução do serviço, prevenindo assim novas perdas para os consumidores”.

A matéria foi distribuída à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) e à Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor (CTFC), em decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas à proposição.

II – ANÁLISE

No que tange aos aspectos de constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa, não vislumbramos óbices ou inconformidades que impeçam a aprovação da matéria.

No tocante ao mérito da proposta, é preciso registrar que a Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, que dispõe sobre a Política Nacional de Turismo, no art. 34, IV, prevê que os prestadores de serviços turísticos têm o dever de manter, no exercício de suas atividades, estrita obediência aos direitos do consumidor.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **Fernando Farias**

A prestação das informações especificadas nos contratos de serviços de transporte turístico e de hospedagem está em consonância com o inciso III do art. 6º do Código de Defesa do Consumidor, que prevê, entre os direitos básicos do consumidor, o direito à informação adequada e clara sobre os diferentes serviços, com especificação correta de suas características.

Contudo, entendemos que a proposição merece reparos.

Como é de notório conhecimento, um número muito grande de pessoas sofreu prejuízo em decorrência do descumprimento de contratos celebrados com empresas como HURB (Hotel Urbano) e 123 Milhas.

A despeito de suas boas intenções, o projeto em análise pode ensejar uma interpretação excessivamente ampla, de modo a prejudicar o setor turístico como um todo e até mesmo o consumidor, que poderia deixar de contar com serviços turísticos com preços mais acessíveis.

Tal como redigida, pode-se inferir que a proposição em análise abrangeria transporte rodoviário de passageiros, ônibus fretados, receptivos de carros e vans, locação de veículos, passeios turísticos, e várias outros serviços relacionados ao turismo.

No que diz respeito ao segmento de hospedagem isoladamente considerado, é importante considerar, por exemplo, que há as empresas que prestam serviços de assinatura, por meio dos quais os consumidores pagam mensalidades e podem usufruir de diárias sem a necessidade de definir previamente as datas de estadia.

Assim, é necessário diferenciar as hipóteses em que há contratação de “pacotes turísticos” (exemplo: passagem aérea com hospedagem), das demais hipóteses em que há contratos de hospedagem com características diferenciadas, muitas vezes vantajosas para o consumidor.

A proposição, portanto, necessita ser mais específica, sob pena de causar insegurança jurídica e, insista-se, prejudicar o setor turístico como um todo e até mesmo o consumidor.

**SENADO FEDERAL**Gabinete do Senador **Fernando Farias**

Vale destacar que as hipóteses de caso fortuito ou força maior previstas no substitutivo ao final apresentado podem estar relacionadas a atrasos e cancelamentos de voos, que muitas vezes são causados por fatores alheios à companhia aérea, como é o caso de falta de energia elétrica, de condição climática, de greve e de outros eventos.

Incluimos também no substitutivo que as informações turísticas poderão ser substituídas por declaração da agência de turismo nos casos em que seja necessário preservar os dados dos consumidores.

III – VOTO

Ante o exposto, somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.368, de 2023, na forma do seguinte substitutivo:

EMENDA Nº - CDR (SUBSTITUTIVO)

Dê-se ao Projeto de Lei nº 4.368, de 2023, a seguinte redação:

PROJETO DE LEI Nº 4.368, DE 2023

Altera a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), para estabelecer normas de proteção ao consumidor de serviços de transporte aéreo e de hospedagem.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, passa a vigorar com a seguinte redação:



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **Fernando Farias**

“**Art. 53-A.** Nos contratos de serviços de transporte aéreo comercial de passageiros, pactuados diretamente com companhias aéreas ou por meio de agências de turismo ou assemelhadas, é obrigatório o fornecimento, no momento da compra, das seguintes informações:

I – identificação das empresas responsáveis pela realização do transporte;

II – identificação precisa das datas e horários da prestação do serviço;

III – fornecimento do código de reserva, localizador, número da passagem ou documento hábil à fruição do serviço.

§ 1º Salvo hipótese de caso fortuito ou força maior, é vedada à companhia aérea a imposição ou alteração de data, bem como o cancelamento do serviço contratado sem expressa concordância do consumidor.

§ 2º A ocorrência de caso fortuito ou força maior mencionada no § 1º deste artigo não exclui eventual indenização por perdas e danos nos termos da legislação em vigor, sendo aplicável a norma mais favorável ao consumidor.

Art. 53-B. Caso a contratação prevista no *caput* do art. 53-A ocorra por meio de agências de turismo ou assemelhadas, as informações e documentos deverão ser fornecidas:

I – na hipótese da intermediação apenas de contrato de serviços de transporte aéreo comercial, no momento da celebração do contrato, de acordo com as regras previstas no art. 53-A;

II – na hipótese de intermediação de contrato de serviços de transporte aéreo comercial com outros serviços turísticos congregados, tais como hospedagem e traslados, por ocasião da conclusão do contrato para prestação ou entrega de todos os serviços ou produtos.

§ 1º As agências de turismo ou assemelhadas somente poderão oferecer ou intermediar, na data da contratação com o consumidor, serviços ou produtos já disponíveis para prestação ou entrega na data ou período previsto no contrato.

§ 2º No caso em que a intermediação pela agência de turismo ou assemelhada envolver grupo de consumidores, seja em razão de fretamento, por necessidade de número mínimo de consumidores ou outro motivo, tais condições serão informadas aos consumidores e as informações e documentos previstos no *caput* poderão ser substituídos por declaração da agência de turismo ou assemelhada, de forma a preservar os dados dos consumidores.

**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador **Fernando Farias**

Art. 53-C O cumprimento do disposto nos arts. 53-A e 53-B não exime o fornecedor do cumprimento das demais regras protetivas do consumidor, das respectivas sanções ou de indenizações decorrentes de responsabilidade contratual ou legal.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos sessenta dias da data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

5



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 1600, DE 2025

Cria o Programa de Aviação Regional da Região Norte.

AUTORIA: Senador Dr. Hiran (PP/RR)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Senador da República Dr. Hiran

PROJETO DE LEI Nº , DE 2025

Cria o Programa de Aviação Regional da Região Norte.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica criado o Programa de Aviação Regional da Região Norte – PARNO, conforme o disposto nesta Lei.

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

I – Região Norte: o território que compreende os estados do Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins;

II – aeroporto regional: aeroporto de pequeno ou médio porte, com movimentação (passageiros embarcados e desembarcados) inferior a um milhão de passageiros por ano; e

III – rotas regionais da Região Norte: voos em que os aeroportos de origem, destino e escalas se localizem na região Norte, e que incluam ao menos um aeroporto regional.

Art. 3º O PARNO tem como objetivos:

I – aumentar o acesso da população da Região Norte ao sistema aéreo de transporte;

II – facilitar o transporte de bens fundamentais, como alimentos e medicamentos, na Região Norte;

III – integrar aeroportos da Região Norte à malha aérea nacional de aviação civil;



IV – aumentar o acesso por via aérea a localidades da Região Norte com potencial turístico;

V – aumentar o número de aeroportos na Região Norte atendidos por transporte aéreo regular de passageiros.

Art. 4º Fica a União autorizada a conceder subvenção econômica, limitada à utilização de até 20% (vinte por cento) dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), a ser destinada diretamente às empresas aéreas regularmente inscritas no PARNO, para:

I – pagamento dos custos relativos às tarifas de navegação aérea previstas no art. 8º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, para os aeroportos regionais de que trata o inciso II do *caput* do art. 2º;

II – pagamento de parte dos custos de até sessenta passageiros transportados em trechos das rotas regionais de que trata o inciso III do *caput* do art. 2º que tenham como origem ou destino aeroporto regional.

§ 1º A subvenção de que trata o inciso I do *caput* será concedida somente para o pagamento dos custos relativos às tarifas devidas em decorrência da operação de voos regulares domésticos e de ligações aéreas sistemáticas em aeroportos regionais da Região Norte.

§ 2º As subvenções de que trata o inciso II do *caput*:

I – serão concedidas somente para empresas prestadoras de serviços aéreos regulares de transporte de passageiro e para empresas que operam ligações aéreas sistemáticas;

II – serão pagas após, no mínimo, trinta dias de operação regular da rota, mediante o compromisso de continuidade da operação por, no mínimo, cento e oitenta dias após cada pagamento;

III – serão calculadas, em função, entre outros critérios, do aeroporto atendido, dos quilômetros voados e do consumo de combustível, conforme regulamentação.

§ 3º As empresas que descumprirem o disposto no inciso II do § 2º deverão devolver os valores recebidos a título de subvenção, equivalente ao



período restante da operação prevista originalmente, corrigidos pelo índice oficial de inflação, nos cento e oitenta dias anteriores à desistência da operação da rota.

§ 4º As empresas interessadas em aderir ao PARNO deverão assinar contrato com a União, que conterá as cláusulas mínimas previstas no regulamento.

§ 5º Para a habilitação ao PARNO, será exigida dos interessados documentação relativa à regularidade jurídica e fiscal, bem como comprovação de regularidade no pagamento das tarifas de navegação aérea previstas no art. 8º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973.

§ 6º Todas as empresas interessadas em operar determinada rota regional que atendam aos requisitos legais e regulamentares para concessão de subvenção econômica deverão ser contempladas.

Art. 5º Caberá ao Poder Executivo a regulamentação do PARNO, especialmente em relação:

- I – às condições gerais para concessão de subvenções;
- II – às obrigações das empresas participantes e penalidades em caso de descumprimento;
- III – aos critérios de alocação dos recursos disponibilizados;
- IV – às condições operacionais para pagamento e controle da subvenção econômica de que trata esta Lei;
- V – aos critérios adicionais de priorização da concessão da subvenção econômica; e
- VI – a periodicidade do pagamento às empresas aéreas.

§ 1º Na regulamentação do PARNO, a União deverá observar a diretriz de preservar e estimular a livre concorrência entre companhias aéreas, fabricantes de aeronaves e fornecedores de equipamentos de aviação civil.



§ 2º As penalidades a serem estabelecidas pelas infrações aos regulamentos do programa serão as seguintes:

I – advertência;

II – obrigação de devolução de valores recebidos a título de subvenção, corrigidos pelo índice de inflação oficial;

III – multa;

IV – suspensão da participação da empresa no programa;

V – exclusão definitiva da participação da empresa no programa.

Art. 6º O pagamento da subvenção econômica será efetuado mediante a utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil, alocados nos orçamentos da União, observada a dotação orçamentária destinada a essa finalidade.

Art. 7º O Poder Executivo divulgará relatório anual sobre a execução do PARNO, que conterá, no mínimo:

I – a frequência de voos regionais e o movimento mensal de passageiros em cada aeroporto regional da Região Norte;

II – o movimento mensal de passageiros transportados em cada rota regional atendida pelo programa;

III – os montantes de subvenção econômica, de forma individualizada, pagos a cada uma das empresas participantes;

IV – o montante mensal por rubricas das receitas e despesas do Fundo Nacional de Aviação Civil.

Art. 8º O PARNO vigorará por cinco anos, prorrogável pelo menos por igual período mediante recomendação prevista em relatório nos termos do art. 7º.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor noventa dias após a data de sua publicação, produzindo efeitos financeiros a partir do ano subsequente.



rv2025-00887

Assinado eletronicamente por Sen. Dr. Hiran

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9725775934>

JUSTIFICAÇÃO

A Região Norte do Brasil, com sua vasta extensão territorial, sempre enfrentou desafios significativos em termos de conectividade e acesso ao restante do território brasileiro. Infelizmente, essa dificuldade se observa, ainda nos dias de hoje, inclusive no transporte aéreo, que deveria ser um fator de eliminação de barreiras.

Em 2016, quando exercia mandato de Deputado Federal, presidi comissão destinada a analisar os principais problemas relativos ao transporte aéreo no Brasil, que não eram poucos. Felizmente, de lá para cá, alguns deles foram enfrentados, como a questão dos equipamentos de segurança em aeroportos remotos e a uniformização da tributação do querosene de aviação, p.ex., mas outros entraves ainda não foram superados.

Sou natural de Tefé, o quinto maior município do Amazonas, onde hoje residem 80 mil pessoas. É a segunda maior cidade que não pertence à Região Metropolitana de Manaus. E nesta Casa, represento o estado de Roraima, cuja capital, Boa Vista, está chegando a meio milhão de habitantes. Conheço bem, portanto, as dificuldades que as cidades da Região Norte – à exceção de Manaus e Belém – passam para se conectarem à malha aérea nacional. São voos caros, infrequentes, com embarques nas madrugadas, e que nos obrigam muitas vezes a fazer conexões no estado de São Paulo, mesmo que a viagem seja para outro Estado da Região Norte.

A Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, buscou estabelecer um programa nacional de aviação regional, que ficou só no papel. Seu artigo 117, § 8º, previa a prioridade da Amazônia Legal sobre as demais regiões brasileiras no recebimento de recursos. Esse programa, ainda que fosse bem sucedido, teria se encerrado em janeiro deste ano, já que o art. 121 da sua lei de criação previa sua vigência por no máximo dez anos.

Em função dessa lacuna legal, propomos, nessa oportunidade, a criação de um novo programa, porém especificamente direcionado à Região Norte do Brasil. Em um país de recursos limitados, como é o nosso caso, devemos escolher com cuidado a destinação dos recursos públicos. Em que pese ser importante promover o acesso por transporte aéreo no interior de todos os nossos Estados, a realidade é que a rodovia é uma opção viável, embora não necessariamente desejável, no Sul, Sudeste, Nordeste e Centro-Oeste. Já na

região Norte, muitas vezes, na ausência do transporte aéreo, dependemos exclusivamente do modo hidroviário.

O projeto que ora apresentamos mantém os dois vetores para diminuição de custos operacionais já presentes na lei de 2015: pagamento de tarifas de navegação aérea e subsídio parcial a rotas deficitárias. Não se trata, que fique claro, de intervenção governamental sobre os preços do transporte aéreo, o que é vedado pela legislação. O preço continua livre, mas a disponibilidade de subsídios atrairá operadores que hoje não conseguem viabilizar sua operação, aumentando a oferta e a concorrência, baixando custos operacionais e, por fim, o que mais interessa, baixa no preço final para passagens.

Com essa medida, esperamos trazer conectividade, mobilidade e aumento no fluxo de passageiros, nas pequenas e médias cidades da Região Norte. Contamos, portanto, com o apoio dos pares para a aprovação da matéria.

Sala das Sessões,

Senador DR. HIRAN



rv2025-00887

Assinado eletronicamente por Sen. Dr. Hiran

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9725775934>

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 6.009, de 26 de Dezembro de 1973 - LEI-6009-1973-12-26 - 6009/73
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1973;6009>
 - art8
- Lei nº 13.097, de 19 de Janeiro de 2015 - LEI-13097-2015-01-19 - 13097/15
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2015;13097>



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alan Rick

PARECER Nº , DE 2026

Da COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO, sobre o Projeto de Lei nº 1.600, de 2025, do Senador Dr. Hiran, que *cria o Programa de Aviação Regional da Região Norte*.

Relator: Senador **ALAN RICK**

I - RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão o Projeto de Lei nº 1.600, de 2025, do nobre Senador Dr. Hiran, que cria o Programa de Aviação Regional da Região Norte (PARNO) com o objetivo de aumentar o acesso da população ao transporte aéreo, facilitar a movimentação de bens fundamentais, integrar a região à malha aérea nacional e desenvolver o potencial turístico da região.

Delimitando objetivamente o escopo do programa, a proposição define a Região Norte como sendo o território que compreende os estados do Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins; define como aeroporto regional aquele que movimenta até um milhão de passageiros por ano; e define rotas regionais como aquelas que, além de estarem contidas na região estabelecida, incluem a utilização de ao menos um aeroporto regional.

O projeto também autoriza a União a conceder subvenção econômica, limitada a 20% dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), para cobertura de custos de tarifas de navegação aérea nos aeroportos regionais inclusos no programa e parte dos custos de até sessenta passageiros



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alan Rick

transportados em rotas regionais, conforme definidas, exclusivamente para operações regulares domésticas e de ligações aéreas sistemáticas.

Ainda, disciplina a aplicação dos recursos determinando a obrigatoriedade de trinta dias de operação regular da rota antes da execução do primeiro pagamento e continuidade da operação por cento e oitenta dias após cada pagamento. O montante a ser pago deve ser calculado com base em regulamentação própria, considerando o aeroporto atendido, a extensão da rota e o consumo previsto de combustível.

O projeto também prevê sanções a empresas beneficiárias que descumprirem as exigências do programa e determina que o Poder Executivo regule o programa e acompanhe sua execução divulgando relatórios anuais. Em especial, o texto estabelece que, na regulamentação do programa, a União deverá preservar e estimular a livre concorrência no setor.

Por fim, o projeto prevê duração de cinco anos do programa, prorrogável pelo menos por igual período. A cláusula de vigência determina entrada em vigor em noventa dias após a publicação, com efeitos financeiros a partir do ano subsequente.

Em sua justificação, o autor sustenta que a Região Norte enfrenta desafios de conectividade e acesso, mesmo no transporte aéreo. Os voos são caros, infrequentes, com embarques nas madrugadas, e muitas vezes obrigam a população a fazer conexões no estado de São Paulo, mesmo que em viagem para outro estado na própria Região Norte. Assim, defende a criação de um programa específico para a região, em razão da escassez de opções de transporte terrestre, sendo o modo hidroviário a principal alternativa ao aéreo. Nos termos já descritos, o projeto busca diminuir custos operacionais para atrair empresas, aumentar a oferta, a concorrência e, conseqüentemente, reduzir o preço das passagens.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alan Rick

O projeto foi distribuído a esta Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) e à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), em caráter terminativo. Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Nos termos do Regimento Interno do Senado Federal, conforme art. 90, inciso XII, e art. 104-A, compete à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo emitir parecer sobre proposições que tratem de desigualdades regionais, políticas de desenvolvimento regional, planos, programas, projetos, investimentos e incentivos voltados para o desenvolvimento regional, integração regional e turismo.

O Projeto de Lei cumpre os requisitos de constitucionalidade e juridicidade, uma vez que o objeto admite iniciativa parlamentar e está no rol de competência da União conforme art. 21, inciso XII, alínea “c”, da Constituição Federal. Em especial, a aplicação de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) no programa proposto encontra suporte direto nos incisos I e II do § 2º do Art. 63 da lei nº 12.462, de 2011, que cria o fundo e determina a aplicação exclusiva no desenvolvimento e no fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, bem como no incremento do turismo.

Quanto ao mérito, é indiscutível a relevância do programa para a Região Norte, que historicamente enfrenta desafios de conexão e integração nacional, sobretudo em relação à disponibilidade e acessibilidade ao transporte aéreo. Agravam a situação as características geográficas da região, que potencializam a importância da aviação regional como meio de transporte de pessoas e bens.

A combinação de longas distâncias e baixa disponibilidade de infraestrutura de transporte terrestre ou aquaviário em condições de atender tempestivamente às necessidades básicas da população faz do transporte aéreo



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alan Rick

o modo mais adequado e, ocasionalmente, a única solução para a provisão de recursos indispensáveis à subsistência e locomoção.

Analizando a região sob a ótica de integração territorial e potencial turístico, vemos que, segundo dados do 10º Anuário Brasileiro de Aviação Civil¹, publicado em 2025 pelo Instituto Brasileiro de Aviação, o número de aeroportos conectados pela aviação comercial na Região Norte em 2024 totalizou 47 localidades das 190 atendidas nacionalmente.

Isso significa que o percentual de pontos de conexão ativos localizados na Região Norte corresponde a menos de 25% do total, sendo que a área compreendida pelos estados da região representa mais de 45% do território nacional². Mesmo contando com um total de 70 aeródromos públicos, mais de 30% desses aeródromos não contam com oferta de serviço de transporte regular ou ligações sistemáticas. Essa comparação permite ilustrar a carência de aeródromos servidos pela aviação comercial nessa porção do território, independentemente das questões econômicas associadas ao perfil da demanda.

Sob a ótica de atendimento à população a situação é mais grave. Além da quantidade reduzida de pontos ativos de conexão, é bastante limitada a frequência e o número de rotas oferecidas. O painel de demanda e oferta da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac)³ permite apurar que, em 2024, dos mais de 93 milhões de passageiros transportados em voos domésticos, menos de 10% tiveram como origem ou destino aeroportos da Região Norte, sendo que passageiros com origem ou destino na Região Centro-Oeste, que concentra aproximadamente a mesma fração da população brasileira em uma área bem menor, representaram mais de 22% desse total. Esses números mostram que

¹ [Anuário - Instituto Brasileiro de Aviação Civil](#)

² [Dados territoriais - IBGE](#)

³ [ANAC - Demanda e Oferta](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alan Rick

existe um descasamento entre a essencialidade do transporte aéreo e o acesso a esse transporte na Região Norte.

Por fim, com foco na aviação regional, cumpre ressaltar que dentre os 10% de passageiros domésticos transportados de ou para a Região Norte, apenas 20% tiveram origem e destino dentro dessa região. Ou seja, é muito tímida a oferta de movimentação intrarregional.

Tragicamente, os mesmos fatores que fazem a aviação um meio de transporte fundamental para a região também são responsáveis por encarecer dramaticamente a cadeia produtiva que sustenta a oferta desse serviço. Em contraponto ao Sul e ao Sudeste, onde diferentes modais competem pelo transporte de pessoas e bens em condições próximas e os insumos necessários ao transporte aéreo chegam com um custo mais acessível, no Norte do País é comum identificar demandas que dependem unicamente do transporte aéreo.

Esse serviço é prestado sob margens operacionais extremamente estreitas que desencorajam a ampliação da oferta na região e ameaçam sua continuidade. Por exemplo, o Anuário Estatístico da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP)⁴ mostrou que, em 2023, os preços médios ponderados de produtores e importadores de querosene de aviação na Região Norte foi 12% maior que a média nacional.

Se considerarmos que o custo de combustível representa cerca de 36% do custo operacional das empresas de transporte aéreo no Brasil⁵, concluímos que essa diferença é bastante sensível para a viabilidade do serviço. Porém, esse não é o único fator que encarece a operação. Diversas outras questões logísticas fazem com que as margens dos operadores caiam drasticamente, levando a uma preferência pela alocação das aeronaves em rotas mais rentáveis.

⁴ [ANP - Anuário Estatístico Brasileiro do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis 2024](#)

⁵ [Reportagem Valor econômico - 04-08-2025](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alan Rick

Essa dualidade entre essencialidade do serviço e elevação relativa dos custos é que justifica ações específicas do Estado no sentido de garantir a integração e o desenvolvimento dessas regiões até que a viabilidade econômica dessas operações seja garantida pela própria evolução das condições de mercado. O projeto é, portanto, um instrumento de caráter temporário, adequado às necessidades da região e coerente como ação do Estado no cumprimento de suas funções alocativas e redistributivas.

Conforme esclarecido na justificação do projeto, o mecanismo proposto pelo programa retoma a estratégia de um programa nacional anterior, o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR), estabelecido pela Lei nº 13.097, de 2015, restringindo seu escopo de aplicação à Região Norte. Esse mecanismo é baseado no custeio de tarifas de navegação aérea e custo per capita do transporte em si.

O PDAR buscava estabelecer um programa nacional de aviação regional, com prioridade para a Amazônia Legal sobre as demais regiões brasileiras no recebimento de recursos. No entanto, o programa não foi regulamentado e passados dez anos, prazo máximo estabelecido pela lei de 2015, nunca saiu do papel pois não houve interesse do Executivo em sua implantação. Consequentemente, mesmo que tivesse sido bem-sucedido, estaria encerrado e demandaria novamente a atenção do Legislativo, uma vez que persiste a desigualdade na oferta de serviços essenciais ao transporte na Região Norte.

Aproveitamos a oportunidade para propor aperfeiçoamentos no programa, visando superar obstáculos que impediram a sua efetiva implementação na última tentativa. Nesse sentido, propomos sua renomeação, no sentido de indicar não somente a revisão do escopo, mas também a visão de que o programa busca dirigir o desenvolvimento da atividade na região até uma situação de plena viabilidade. Ou seja, é esperado que os esforços empreendidos nesse momento promovam o desenvolvimento regional e o



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alan Rick

crescimento estrutural da atividade aérea de forma que o subsídio estatal seja cada vez menos relevante.

Sob essa ótica sugerimos a alteração do nome do programa para NorteAr. Entendemos que esse termo remete não só à redefinição de escopo, mas também ao objetivo principal de se prover condições para que um mercado rentável e competitivo se estabeleça na região.

Defendemos ainda que o programa poderia ser escrito de forma mais sucinta e aberta, privilegiando o equilíbrio jurídico-normativo que tem sido alcançado nos últimos anos com a aplicação das melhores práticas internacionais de integração legislação-regulação. O texto inicial desta proposta, é, em alguns trechos, minucioso demais ao determinar regras que seriam mais bem definidas pelo regulador, e, em outros trechos, omissos no estabelecimento de diretrizes que seriam úteis no direcionamento da arquitetura do mecanismo de implementação do programa pelo regulador.

Optamos pela apresentação de um substitutivo com alterações na forma em que o Poder Legislativo cria o programa, autorizando o Executivo a aplicar recursos do FNAC no subsídio de operações aéreas regionais no Norte do País, mas delegando ao governo a missão de delinear o mecanismo para que essa aplicação seja efetiva para a construção de um mercado sustentável no longo prazo.

Foi mantida a lógica da proposta original, porém ampliando a definição das rotas ao permitir ligações entre qualquer aeroporto do País e aeroportos regionais do Norte, o que favorece a integração nacional e o desenvolvimento de áreas ainda pouco exploradas. Propusemos também a flexibilização dos instrumentos de fomento ao estabelecer a subvenção como apenas uma das possíveis ferramentas, permitindo, por exemplo, investimentos em infraestrutura que viabilizem operações aéreas.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alan Rick

Optamos por não manter os limites de uso dos recursos do FNAC (que no PDAR eram de 30% do total do fundo e, na proposta em análise, 20%), em consonância com as previsões mais recentes do nosso ordenamento jurídico. A nova Lei do Turismo (Lei nº 14.978, de 2024) passou a permitir, sem limitações, o uso das verbas do fundo no subsídio para a aquisição de querosene de aviação (QAV) em aeroportos localizados na Amazônia Legal Brasileira. Este dispositivo ainda carece de regulamentação pelo Executivo, e esperamos que as soluções ora propostas auxiliem na definição dos mecanismos para sua implementação.

O substitutivo organiza ainda diretrizes para a regulamentação do programa, reafirmando que os recursos devem promover serviços regulares e sistemáticos, garantindo o caráter desenvolvimentista da política. Também determina que o Executivo estabeleça regras claras de qualificação, seleção e monitoramento das propostas, priorizando a sustentabilidade, o atendimento à população, o acesso em áreas isoladas e a redução do preço das passagens. O texto consolida orientações para assegurar isonomia, transparência e adaptação contínua do programa, conforme o desenvolvimento das rotas beneficiadas.

A proposta tem o potencial de ampliar o acesso ao transporte aéreo regional na Região Norte, de tornar os voos regionais mais acessíveis e de fomentar o desenvolvimento do setor, incentivando as companhias aéreas a operar em aeroportos menos movimentados. Isso não apenas facilitaria o transporte de passageiros, mas também o de bens essenciais para a população, como alimentos e medicamentos, além de promover o turismo e o desenvolvimento econômico local.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.600, de 2025, na forma da seguinte emenda substitutiva:

EMENDA Nº – CDR (SUBSTITUTIVO)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alan Rick

PROJETO DE LEI Nº 1600, de 2025

Cria o Programa NorteAr, para o desenvolvimento da aviação regional da Região Norte.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica criado o Programa NorteAr, para desenvolvimento da Aviação Regional da Região Norte, conforme o disposto nesta Lei.

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

I – Região Norte: o território que compreende os estados do Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins;

II – aeroporto regional: aeroporto com movimentação (passageiros embarcados e desembarcados) inferior a um milhão de passageiros por ano; e

III – rotas regionais da Região Norte: voos em que o aeroporto de origem ou destino seja um aeroporto regional localizado na Região Norte.

Art. 3º O NorteAr tem como objetivos:

I – ampliar o acesso da população da Região Norte ao sistema aéreo de transporte;



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alan Rick

II – facilitar o transporte de bens fundamentais, como alimentos e medicamentos, na Região Norte;

III – integrar aeroportos da Região Norte à malha aérea nacional de aviação civil;

IV – ampliar o acesso por via aérea a localidades da Região Norte com potencial turístico;

V – aumentar o número de aeroportos na Região Norte atendidos por transporte aéreo regular de passageiros.

Art. 4º Fica a União autorizada a utilizar recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), inclusive na forma de subvenção econômica a ser destinada diretamente às empresas aéreas regularmente inscritas no NorteAr, para promover a oferta de voos em rotas regionais da Região Norte.

Parágrafo único. As empresas aéreas que receberem subvenção deverão oferecer passagens a preços mais acessíveis à população em relação à média dos preços dos voos que não usufruam do benefício.

Art. 5º O Poder Executivo regulamentará o NorteAr observando as seguintes diretrizes:

I – a aplicação dos recursos de que trata o caput do art. 4º deve promover a oferta de serviço de transporte aéreo regular de passageiro e carga e de ligações aéreas sistemáticas em rotas regionais da Região Norte, bem como a redução dos custos dos serviços para os passageiros;

II – o regulamento determinará, pelo menos:



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alan Rick

- a) os benefícios oferecidos pelo programa e os métodos de quantificação aplicáveis;
- b) o período pelo qual os benefícios serão concedidos;
- c) os procedimentos e critérios para qualificação inicial e revisão periódica dos serviços candidatos aos benefícios;
- d) os procedimentos e critérios para a seleção, dentre os serviços qualificados, dos beneficiários em cada período;
- e) os procedimentos e critérios para a demonstração da aplicação conforme dos recursos recebidos pelos beneficiários;
- f) as obrigações dos beneficiários para com o órgão gestor do programa e as sanções aplicáveis no caso de descumprimento dessas obrigações;
- g) o fornecimento de informações para a publicação de relatório anual de avaliação do programa, de responsabilidade do órgão gestor.

§ 1º A aplicação pelo beneficiário das subvenções concedidas deverá ser periodicamente comprovada perante o órgão gestor do programa e estas deverão custear despesas essenciais à oferta do serviço qualificado na forma definida pelo regulamento e à redução do preço das passagens.

§ 2º Na seleção de que trata a alínea “d” do inciso II, o regulamento priorizará sempre que possível as regiões isoladas.

§ 3º Todas as empresas oferecendo um mesmo tipo de serviço em uma mesma rota regional deverão ser incluídas no programa sob condições equânimes.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alan Rick

§ 4º O programa buscará preservar e estimular a livre concorrência entre os agentes econômicos atuantes no setor.

§ 5º O relatório de que trata a alínea “g” do inciso II conterá os dados necessários e suficientes para:

I - análises detalhadas do perfil das operações em cada período;

II - análise da aplicação dos recursos oriundos do programa; e

III - verificação do cumprimento com o regulamento por parte dos beneficiários.

Art. 6º O NorteAr terá duração de cinco anos, contados a partir da regulamentação e renováveis pelo menos por igual período mediante decisão do Poder Executivo, fundamentada pelos dados contidos nos documentos previstos na alínea “g” do inciso II do art. 5º.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

6



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 159, DE 2026 (SUBSTITUTIVO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS AO PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 491, DE 2011)

Determina a realização periódica de inspeções prediais; e cria o Laudo de Inspeção Técnica de Edificação (Lite).

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

- Texto do substitutivo da Câmara dos Deputados a projeto de lei do Senado
- Autógrafo do Projeto de Lei do Senado nº 491, de 2011

<https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=4347951&ts=1630432989570&disposition=inline>



[Página da matéria](#)



Substitutivo da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei nº 6.014-B de 2013 do Senado Federal (PLS nº 491/2011 na Casa de origem), que "Determina a realização periódica de inspeções em edificações e cria o Laudo de Inspeção Técnica de Edificação (Lite)".

Dê-se ao projeto a seguinte redação:

Determina a realização periódica de inspeções prediais; e cria o Laudo de Inspeção Técnica de Edificação (Lite).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece a exigência de realização de inspeção predial periódica em edificações, destinada à avaliação visual das condições técnicas, de uso, de operação, de manutenção e de funcionalidade dos sistemas construtivos, considerados os requisitos de desempenho previstos para as edificações, bem como cria o Laudo de Inspeção Técnica de Edificação (Lite).

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, edificação é toda obra coberta destinada a abrigar atividade humana ou qualquer instalação, equipamento e material.

Art. 3º Toda edificação está sujeita às inspeções prediais periódicas de que trata esta Lei, exceto:

- I - barragens e estádios de futebol, por estarem abrangidos por legislação específica;
- II - residências unifamiliares.

Art. 4º O objetivo da inspeção predial é efetuar o diagnóstico da edificação, por meio de vistoria





especializada, para emissão do Laudo de Inspeção Técnica de Edificação (Lite) sobre as condições técnicas de uso e de manutenção da edificação, com identificação de anomalias ou de falhas de manutenção e de uso, bem como a classificação de sua prioridade técnica, considerada a perda de desempenho observada.

Art. 5º Ressalvado o disposto no art. 3º desta Lei, todas as edificações são obrigadas a apresentar o Lite, observadas as seguintes regras de periodicidade:

I - a primeira inspeção deverá ser realizada imediatamente após transcorridos 10 (dez) anos contados da emissão do habite-se ou documento equivalente;

II - as inspeções subsequentes deverão ser realizadas a cada 10 (dez) anos contados da emissão do último Lite;

III - o órgão público responsável pela fiscalização poderá estabelecer prazos menores, conforme o tipo, a idade ou as condições de conservação da edificação.

Parágrafo único. Consideradas as características da edificação e da atividade nela desenvolvida, o órgão público responsável pela fiscalização e controle das inspeções poderá determinar os casos em que as inspeções serão realizadas em intervalos menores de tempo do que os estabelecidos neste artigo.

Art. 6º A inspeção predial de que trata esta Lei será registrada em Lite, que será elaborado em conformidade com o disposto nas normas técnicas aplicáveis e conterá os seguintes itens, além de outros a critério do órgão público responsável pela fiscalização e controle das inspeções:





- I - identificação do solicitante ou do contratante e representante legal;
- II - descrição técnica da edificação;
- III - data da vistoria;
- IV - lista da documentação solicitada pelo profissional e lista da documentação disponibilizada pelo contratante;
- V - descrição da metodologia empregada na inspeção predial, conforme as normas vigentes;
- VI - lista dos sistemas, dos elementos, dos componentes construtivos e dos equipamentos inspecionados e não inspecionados;
- VII - descrição das anomalias e das falhas constatadas nas vistorias e registro fotográfico de cada uma delas;
- VIII - classificação da prioridade das ações de manutenção, das anomalias e das falhas de uso, de operação ou de manutenção constatadas nas vistorias;
- IX - avaliação da manutenção dos sistemas e dos equipamentos e das condições de uso da edificação, com base no disposto nas normas técnicas aplicáveis, estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT);
- X - recomendações técnicas para as anomalias e as falhas de uso, de operação ou de manutenção e registro de não conformidades com a documentação analisada;
- XI - data do laudo;
- XII - assinatura do profissional responsável, acompanhado do número de registro em conselho de classe profissional;





XIII - Anotação de Responsabilidade Técnica (ART).

Art. 7º O Lite será elaborado por profissional devidamente habilitado, a quem competirá:

I - emitir o Lite em conformidade com as orientações estabelecidas nesta Lei, nas normas da ABNT e nas demais resoluções e disposições legais aplicáveis, facultado o apontamento de recomendações adicionais, se o profissional julgar necessárias;

II - providenciar a respectiva ART ou anotação congênere.

§ 1º A inspeção periódica e o Lite deverão ser realizados pelos profissionais e meios que se fizerem necessários em cada situação específica.

§ 2º A prestação de informações falsas ou a omissão deliberada de informações será punível com multa a ser definida pelo órgão de fiscalização das profissões, sem prejuízo da apuração das responsabilidades civil e penal.

Art. 8º Fica assegurada a gratuidade na elaboração dos Lites destinados a templos religiosos, a entidades beneficentes ou a organizações sem fins lucrativos devidamente constituídas e em funcionamento regular.

Parágrafo único. A gratuidade prevista neste artigo poderá ser implementada por meio de:

I - convênios ou parcerias entre o poder público e os Conselhos Regionais de Engenharia e Agronomia (Creas);

II - corpos técnicos municipais ou estaduais devidamente habilitados;

III - programas públicos de assistência técnica gratuita direcionados a entidades sociais.





Art. 9º Cabe ao órgão público responsável pela fiscalização das inspeções exigir do proprietário ou do encarregado legal da administração da edificação a apresentação do Lite desenvolvido de acordo com as normas técnicas brasileiras e demais legislações aplicáveis.

Art. 10. A responsabilidade pela contratação do Lite é do proprietário ou encarregado legal da administração da edificação, cabendo-lhe:

I - providenciar a realização da inspeção de que trata esta Lei, de acordo com os prazos previstos;

II - atender às recomendações de reparo e de conservação especificadas no Lite necessárias à manutenção da integridade estrutural e da segurança de uso da edificação;

III - arquivar o Lite na administração da edificação e mantê-lo à disposição para consulta dos condôminos e das autoridades competentes pelo prazo mínimo de 20 (vinte) anos após sua emissão.

Parágrafo único. Sem prejuízo das sanções penais aplicáveis e da responsabilização na esfera civil, o descumprimento do disposto neste artigo enseja a aplicação das seguintes penalidades administrativas:

I - multa no valor estabelecido na legislação municipal ou distrital;

II - suspensão parcial ou total de atividades em edificações destinadas a fins não residenciais;

III - suspensão ou cancelamento de registro, de licença ou de autorização a cargo do poder público municipal ou do governo do Distrito Federal.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Art. 11. Esta Lei entra em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação oficial.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 4 de dezembro de 2025.

HUGO MOTTA
Presidente





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 845/2025/PS-GSE

Brasília, na data da apresentação.

A Sua Excelência a Senhora
Senadora DANIELLA RIBEIRO
Primeira-Secretária do Senado Federal

Assunto: **Envio de proposição para apreciação**

Senhora Primeira-Secretária,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, Substitutivo da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei nº 6.014, de 2013, do Senado Federal (PLS Nº 491/2011 na Casa de origem), que “Determina a realização periódica de inspeções prediais; e cria o Laudo de Inspeção Técnica de Edificação (Lite)”.

Atenciosamente,

CARLOS VERAS
Primeiro-Secretário





SENADO FEDERAL
Senador JORGE SEIF – PL/SC

PARECER Nº , DE 2026

Da COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO, sobre o Projeto de Lei nº 159, de 2026 (Substitutivo da Câmara dos Deputados) (PLS nº 491/2011, PL nº 6014/2013), que *determina a realização periódica de inspeções prediais; e cria o Laudo de Inspeção Técnica de Edificação (Lite)*.

Relator: Senador **JORGE SEIF**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) o Projeto de Lei (PL) nº 159, de 2026. Estruturada em onze artigos, a proposição “determina a realização periódica de inspeções prediais; e cria o Laudo de Inspeção Técnica de Edificação (LITE)”. Trata-se de Substitutivo da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 491, de 2011, de autoria do Senador Marcelo Crivella.

O art. 1º estabelece o objeto da lei, que consiste na exigência da realização de inspeções prediais periódicas e na criação do Lite. Essas medidas são destinadas à avaliação visual das condições técnicas, de uso, de operação, de manutenção e de funcionalidade das edificações.

O art. 2º define edificação como “toda obra coberta destinada a abrigar atividade humana ou qualquer instalação, equipamento ou material”.

O art. 3º exclui da obrigatoriedade da inspeção periódica as barragens e os estádios de futebol, por estarem abrangidos por legislação específica, e as residências unifamiliares.

O art. 4º esclarece que o objetivo da inspeção predial é efetuar o diagnóstico da edificação quanto às suas condições técnicas de uso e de manutenção, com identificação de anomalias ou de falhas de manutenção e de uso, bem como à classificação de sua prioridade técnica, considerada a perda de desempenho observada.



SENADO FEDERAL
Senador JORGE SEIF – PL/SC

O art. 5º determina que o Lite deverá ser apresentado a cada dez anos, mas que o órgão público responsável pela fiscalização poderá estabelecer prazos menores, considerando as características da edificação.

O art. 6º esclarece que o Lite se destina a registrar a inspeção predial, em conformidade com o disposto nas normas técnicas pertinentes, e fixa o conteúdo mínimo do laudo.

O art. 7º estabelece que o Lite será elaborado por profissional devidamente habilitado e indica as atribuições desse profissional, entre elas o registro em Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) ou documento congênere.

O art. 8º assegura gratuidade da elaboração do Lite destinado a templos religiosos, a entidades beneficentes e a organizações sem fins lucrativos devidamente constituídas e em funcionamento regular. O parágrafo único desse artigo aponta os meios de implementação desse benefício.

O art. 9º atribui ao órgão público responsável pela fiscalização das inspeções a competência para exigir do proprietário ou do encarregado legal da administração da edificação a apresentação do Lite.

O art. 10 impõe ao proprietário ou ao encarregado legal da administração da edificação a responsabilidade pela contratação do Lite, fixa suas atribuições e cria penalidades administrativas pelo seu descumprimento, para além das sanções penais e cíveis cabíveis.

O art. 11 define que a lei entra em vigor 180 dias após a sua publicação oficial.

No Senado Federal, o PLS nº 491, de 2011, foi aprovado em 2013 pela CDR em decisão terminativa. Remetido à Câmara dos Deputados, passou a tramitar como PL nº 6.014, de 2013, e foi aprovado nas Comissões com emendas. Encerrado o prazo sem interposição de recurso para apreciação pelo Plenário, o projeto foi devolvido ao Senado Federal, em 2025, como PL nº 159, de 2026. Após apreciação pela CDR, a matéria segue para o Plenário.

II – ANÁLISE

De acordo com o art. 104-A do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) opinar sobre proposições que tratem de assuntos referentes às políticas de desenvolvimento dos Municípios e assuntos correlatos.



SENADO FEDERAL
Senador JORGE SEIF – PL/SC

Tendo em vista esta Comissão ter sido a única chamada a instruir a matéria, esta será analisada preliminarmente quanto aos seus aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

No que se refere à constitucionalidade formal, o PL nº 159, de 2026, se insere no âmbito das normas gerais de direito urbanístico e de proteção à saúde, de competência concorrente da União, nos termos do art. 24, incisos I e XII, da Constituição Federal.

A iniciativa parlamentar é legítima, pois a proposição não trata de matéria reservada ao Presidente da República, nos termos do art. 61, § 1º, nem se insere nas competências privativas do Senado Federal ou exclusivas do Congresso Nacional.

A espécie normativa adotada é adequada, uma vez que a lei ordinária é instrumento próprio para estabelecer normas gerais sobre inspeção predial. No que tange à técnica legislativa, o texto observa o disposto na Lei Complementar nº 95, de 1998.

No plano material, o projeto respeita o pacto federativo, pois fixa diretrizes gerais e preserva a atuação administrativa dos entes locais na fiscalização. A proposta contribui para concretizar o direito à vida, à segurança e à moradia digna, previstos nos arts. 5º e 6º da Constituição, além de reforçar a função social da propriedade urbana, prevista no art. 182.

Além disso, não há afronta à separação de Poderes, pois o projeto limita-se a estabelecer normas gerais e abstratas sobre inspeção predial, sem interferir na organização interna de outros Poderes, nem impor obrigações específicas ao Poder Executivo. A proposição não cria cargos, não estrutura serviços administrativos, nem determina a prática de atos concretos de gestão. O texto apenas define parâmetros legais que deverão ser observados na atuação administrativa ordinária dos entes competentes, preservando a autonomia decisória e operacional de cada Poder.

Sob o aspecto da juridicidade, o texto é compatível com a legislação urbanística vigente, não apresenta redundância relevante e utiliza conceitos técnicos de forma adequada.

Por fim, a norma não cria despesas obrigatórias para a União, inexistindo impacto direto sobre o orçamento federal.

No mérito, o PL nº 159, de 2026, revela-se conveniente e oportuno ao buscar resolver um problema concreto e recorrente nas cidades brasileiras: a deterioração progressiva das edificações e a ausência de rotinas sistemáticas de manutenção preventiva.

Na justificação do projeto original, o então Senador Marcelo Crivella destacou a necessidade de instituir uma política nacional de inspeção periódica das edificações de uso



SENADO FEDERAL
Senador JORGE SEIF – PL/SC

coletivo, com o objetivo de prevenir acidentes graves, como incêndios e desabamentos, e de proteger vidas. Esse fundamento permanece atual. Episódios dessa natureza demonstram que falhas estruturais e deficiências de manutenção podem gerar consequências humanas e sociais irreparáveis.

Conforme evidenciado ao longo dos debates no Senado e na Câmara, embora existam normas técnicas aplicáveis à manutenção predial e experiências municipais relevantes, há lacuna quanto à implementação sistemática de políticas de monitoramento das edificações existentes. O projeto não parte do pressuposto de inexistência normativa, mas da necessidade de conferir maior uniformidade e regularidade à prática de inspeções.

O texto exclui da obrigatoriedade de elaboração do Lite as residências unifamiliares e as edificações já submetidas a legislação específica, como barragens e estádios. Estabelece periodicidade de dez anos para apresentação do laudo, com possibilidade de redução desse prazo pelo órgão fiscalizador, conforme as características do imóvel. Também assegura gratuidade do laudo para templos religiosos, entidades beneficentes e organizações sem fins lucrativos regularmente constituídas.

Importa destacar que o projeto não cria obrigação inédita de conservação. O dever de manter a edificação em condições seguras já decorre do direito de propriedade e da legislação civil e urbanística. A proposta apenas organiza essa responsabilidade, define padrão mínimo de verificação técnica e confere maior transparência às condições estruturais do imóvel. Nesse contexto, o Lite funciona como instrumento de diagnóstico, capaz de orientar providências antes que ocorram danos mais graves.

Sob a perspectiva da política urbana, a medida reforça o princípio constitucional da função social da propriedade, na medida em que edificações degradadas podem expor moradores, usuários, trabalhadores e vizinhos a riscos, além de comprometer o espaço público e a dinâmica urbana, razão pela qual a inspeção periódica atende a interesse coletivo legítimo. A própria justificação do projeto original ressalta que a proposta busca ampliar a transparência e prevenir tragédias em edificações públicas e privadas, argumento que se conecta diretamente ao direito à moradia digna e segura, uma vez que a segurança estrutural não constitui elemento acessório, mas requisito essencial da habitabilidade.

Também sob a ótica da segurança jurídica, a definição de parâmetros gerais nacionais reduz assimetrias normativas excessivas e oferece referência técnica uniforme. Ao mesmo tempo, preserva a atuação dos entes locais na fiscalização e na regulamentação complementar, respeitando a diversidade dos municípios brasileiros.



SENADO FEDERAL
Senador JORGE SEIF – PL/SC

A experiência recente demonstra que a ausência de mecanismos sistemáticos de inspeção compromete a efetividade das normas técnicas de segurança existentes. Ao exigir que as condições das edificações sejam avaliadas de forma periódica e documentada, o projeto fortalece a responsabilidade dos proprietários, protege terceiros e promove ambiente urbano mais seguro.

A proposta contribui, por fim, para reduzir custos sociais e econômicos de acidentes estruturais, pois a manutenção preventiva tende a ser menos onerosa do que intervenções emergenciais após sinistros.

Diante desses fundamentos, conclui-se que o PL nº 159, de 2026, apresenta mérito consistente. Trata-se de medida preventiva, proporcional e socialmente responsável, alinhada à proteção da vida, à promoção da segurança coletiva, à concretização do direito à moradia digna e ao fortalecimento da função social da propriedade urbana.

III – VOTO

Ante o exposto, opinamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 159, de 2026, e, no mérito, pela sua aprovação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator