



# SENADO FEDERAL

**COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA**

## **PAUTA DA 36<sup>a</sup> REUNIÃO**

**(2<sup>a</sup> Sessão Legislativa Ordinária da 57<sup>a</sup> Legislatura)**

**10/12/2024  
TERÇA-FEIRA  
às 09 horas**

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



## Comissão de Serviços de Infraestrutura

**36<sup>a</sup> REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 2<sup>a</sup> SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA  
DA 57<sup>a</sup> LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 10/12/2024.**

## **36<sup>a</sup> REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA**

***terça-feira, às 09 horas***

## **SUMÁRIO**

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	<b>PL 576/2021</b> - Não Terminativo -	<b>SENADOR WEVERTON</b>	9
2	<b>PL 1376/2024</b> - Não Terminativo -	<b>SENADOR EFRAIM FILHO</b>	103
3	<b>PL 2688/2024</b> - Não Terminativo -	<b>SENADOR FERNANDO FARIAS</b>	118
4	<b>PRS 41/2024</b> - Não Terminativo -	<b>SENADOR LUCAS BARRETO</b>	129
5	<b>TURNO SUPLEMENTAR</b> - Terminativo -		139
6	<b>PL 1753/2024</b> - Terminativo -	<b>SENADOR CONFÚCIO MOURA</b>	217

## COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Confúcio Moura

VICE-PRESIDENTE: Senadora Augusta Brito

(23 titulares e 23 suplentes)

### TITULARES

Jayme Campos(UNIÃO)(2)  
 Soraya Thronicke(PODEMOS)(2)  
 Rodrigo Cunha(PODEMOS)(2)  
 Eduardo Braga(MDB)(2)  
 Veneziano Vital do Rêgo(MDB)(2)  
 Confúcio Moura(MDB)(2)  
 Carlos Viana(PODEMOS)(2)  
 Weverton(PDT)(2)  
 Marcos Rogério(PL)(24)(2)

### Bloco Parlamentar Democracia(MDB, UNIÃO)

MT 3303-2390 / 2384 / 2394	1 Efraim Filho(UNIÃO)(31)(30)(2)(26)	PB 3303-5934 / 5931
MS 3303-1775	2 Alan Rick(UNIÃO)(2)(5)(10)	AC 3303-6333
AL 3303-6083	3 Jader Barbalho(MDB)(2)(6)(5)(10)	PA 3303-9831 / 9827 / 9832
AM 3303-6230	4 Fernando Farias(MDB)(2)(5)(10)	AL 3303-6266 / 6273
PB 3303-2252 / 2481	5 Marcelo Castro(MDB)(2)(10)	PI 3303-6130 / 4078
RO 3303-2470 / 2163	6 Zequinha Marinho(PODEMOS)(2)(10)(14)	PA 3303-6623
MG 3303-3100 / 3116	7 Cid Gomes(PSB)(2)(10)	CE 3303-6460 / 6399
MA 3303-4161 / 1655	8 Alessandro Vieira(MDB)(2)(10)	SE 3303-9011 / 9014 / 9019
RO 3303-6148	9 Randolfe Rodrigues(PT)(2)(10)	AP 3303-6777 / 6568

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

Daniella Ribeiro(PSD)(36)(37)(4)	PB 3303-6788 / 6790	1 Irajá(PSD)(4)	TO 3303-6469 / 6474
Vanderlan Cardoso(PSD)(4)	GO 3303-2092 / 2099	2 Sérgio Petecão(PSD)(4)(11)(13)	AC 3303-4086 / 6708 / 6709
Lucas Barreto(PSD)(4)	AP 3303-4851	3 Margareth Buzetti(PSD)(4)(17)(19)(20)(16)	MT 3303-6408
Otto Alencar(PSD)(4)(8)(21)(20)	BA 3303-3172 / 1464 / 1467	4 Omar Aziz(PSD)(4)	AM 3303-6579 / 6581
Augusta Brito(PT)(4)	CE 3303-5940	5 Humberto Costa(PT)(4)	PE 3303-6285 / 6286
Teresa Leitão(PT)(4)	PE 3303-2423	6 Rogério Carvalho(PT)(4)	SE 3303-2201 / 2203
Beto Faro(PT)(4)	PA 3303-5220	7 Fabiano Contarato(PT)(4)	ES 3303-9054 / 6743
Chico Rodrigues(PSB)(4)	RR 3303-2281	8 Jorge Kajuru(PSB)(4)	GO 3303-2844 / 2031

### Bloco Parlamentar Vanguarda(PL, NOVO)

Wellington Fagundes(PL)(33)(25)(32)(1)(12)(15)	MT 3303-6219 / 3778 / 3772 / 6209 / 6213 / 3775	1 Jaime Bagattoli(PL)(1)	RO 3303-2714
Wilder Morais(PL)(1)	GO 3303-6440	2 Jorge Seif(PL)(35)(29)(23)(1)(18)	SC 3303-3784 / 3756
Eduardo Gomes(PL)(1)	TO 3303-6349 / 6352	3 Astronauta Marcos Pontes(PL)(1)	SP 3303-1177 / 1797

### Bloco Parlamentar Aliança(PP, REPUBLICANOS)

Tereza Cristina(PP)(28)(1)(34)	MS 3303-2431	1 Laércio Oliveira(PP)(1)	SE 3303-1763 / 1764
Luis Carlos Heinze(PP)(22)(1)(27)	RS 3303-4124 / 4127 / 4129 / 4132	2 Esperidião Amin(PP)(1)	SC 3303-6446 / 6447 / 6454
Cleitinho(REPUBLICANOS)(1)	MG 3303-3811	3 Mecias de Jesus(REPUBLICANOS)(1)	RR 3303-5291 / 5292

- (1) Em 07.03.2023, os Senadores Wellington Fagundes, Wilder Morais, Eduardo Gomes, Tereza Cristina, Luis Carlos Heinze e Cleitinho foram designados membros titulares, e os Senadores Jaime Bagattoli, Jorge Seif, Astronauta Marcos Pontes, Laércio Oliveira, Esperidião Amin e Mecias de Jesus membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a Comissão (Of. 53/2023-BLVANG).
- (2) Em 07.03.2023, os Senadores Jayme Campos, Soraya Thronicke, Rodrigo Cunha, Eduardo Braga, Veneziano Vital do Rêgo, Confúcio Moura, Carlos Viana, Weverton e Izalci Lucas foram designados membros titulares; e os Senadores Efraim Filho, Alan Rick, Randolfe Rodrigues, Jader Barbalho, Fernando Farias, Marcelo Castro, Oriovisto Guimarães, Cid Gomes e Alessandro Vieira, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a Comissão (Of. 07/2023-BLDEM).
- (3) Em 08.03.2023, a Comissão reunida elegeu o Senador Confúcio Moura Presidente deste colegiado.
- (4) Em 07.03.2023, os Senadores Daniella Ribeiro, Vanderlan Cardoso, Lucas Barreto, Sérgio Petecão, Augusta Brito, Teresa Leitão, Beto Faro e Chico Rodrigues foram designados membros titulares, e os Senadores Irajá, Dr. Samuel Araújo, Margareth Buzetti, Omar Aziz, Humberto Costa, Rogério Carvalho, Fabiano Contarato e Jorge Kajuru, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a Comissão (Of. 03/2023-BLRESDEM).
- (5) Em 10.03.2023, os Senadores Jader Barbalho, Alan Rick e Randolfe Rodrigues foram designados membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a Comissão (Of. 08/2023-BLDEM).
- (6) Em 15.03.2023, o Senador Alan Rick deixou de compor a comissão, como membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. 09/2023-BLDEM).
- (7) Em 20.03.2023, os Partidos PROGRESSISTAS e REPUBLICANOS passam a formar o Bloco Parlamentar PP/REPUBLICANOS (Of. 05/2023-BLDPP).
- (8) Em 23.03.2023, o Senador Otto Alencar foi designado membro titular, em substituição ao Senador Sérgio Petecão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. 22/2023-BLRESDEM).
- (9) Em 21.03.2023, a Comissão reunida elegeu a Senadora Augusta Brito Vice-Presidente deste colegiado (Of. nº 29/2023-CI).
- (10) Em 16.05.2023, os Senadores Alan Rick, Jader Barbalho, Fernando Farias, Marcelo Castro, Oriovisto Guimarães, Cid Gomes, Alessandro Vieira e Randolfe Rodrigues tiveram suas posições como suplentes modificadas na Comissão, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. nº 44/2023-BLDEM).
- (11) Vago em 11.06.2023, em razão do retorno do titular.
- (12) Em 05.07.2023, o Senador Marcos Rogério foi designado membro titular, em substituição ao Senador Wellington Fagundes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a Comissão (Of. nº 123/2023-BLVANG).
- (13) Em 15.08.2023, o Senador Sérgio Petecão foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a Comissão (Of. nº 87/2023-BLRESDEM).
- (14) Em 21.09.2023, o Senador Zequinha Marinho foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Oriovisto Guimarães, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 145/2023-BLDEM).
- (15) Em 10.11.2023, o Senador Wellington Fagundes foi designado membro titular, em substituição ao Senador Marcos Rogério, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 176/2023-BLVANG).
- (16) Em 22.11.2023, o Senador Carlos Fávaro foi designado membro suplente, em substituição à Senadora Margareth Buzetti, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 121/2023-BLRESDEM).
- (17) Em 28.11.2023, a Senadora Margareth Buzetti foi designada membro suplente, em substituição ao Senador Carlos Fávaro, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 123/2023-BLRESDEM).
- (18) Em 29.11.2023, o Senador Carlos Portinho foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Jorge Seif, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 182/2023-BLVANG).
- (19) Em 13.12.2023, o Senador Carlos Fávaro foi designado membro suplente, em substituição à Senadora Margareth Buzeth, 1ª suplente da chapa, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 132/2023-RESDEM).

- (20) Em 21.12.2023, a Senadora Eliziane Gama foi designada membro titular, em substituição ao Senador Otto Alencar, e a Senadora Margareth Buzetti, membro suplente, em substituição ao Senador Carlos Fávaro, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 138/2023-BLRESDEM).
- (21) Em 02.02.2024, o Senador Otto Alencar foi designado membro titular, em substituição à Senadora Eliziane Gama, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 02/2024-BLRESDEM).
- (22) Em 10.04.2024, o Senador Ireneu Orth foi designado membro titular, em substituição ao Senador Luis Carlos Heinze, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Aliança (Of. nº 14/2024-BLALIAN).
- (23) Em 09.05.2024, o Senador Jorge Seif foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Carlos Portinho, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 22/2024-BLVANG).
- (24) Em 22.05.2024, o Senador Marcos Rogério foi designado membro titular, em substituição ao Senador Izalci Lucas, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. nº 42/2024-BLDEM).
- (25) Em 13.06.2024, a Senadora Rosana Martinelli foi designada membro titular, em substituição ao Senador Wellington Fagundes, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 31/2024-BLVANG).
- (26) Em 21.06.2024, o Senador André Amaral foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Efraim Filho, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. nº 66/2024-BLDEM).
- (27) Em 07.08.2024, o Senador Luis Carlos Heinze foi designado membro titular, em substituição ao Senador Ireneu Orth, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Aliança (Of. nº 44/2024-BLALIAN).
- (28) Em 12.08.2024, o Senador Castellar Neto foi designado membro titular, em substituição à Senadora Tereza Cristina, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Aliança (Of. nº 51/2024-GABLID/BLALIAN).
- (29) Em 05.09.2024, o Senador Beto Martins foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Jorge Seif, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 48/2024-BLVANG).
- (30) Em 18.10.2024, o Senador André Amaral deixou de compor a comissão, em razão do retorno do titular (Of. nº 21/2024-GSEFILHO).
- (31) Em 21.10.2024, o Senador Efraim Filho foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 97/2024-BLDEM).
- (32) Em 29.10.2024, a Senadora Rosana Martinelli deixou de compor a comissão, em razão do retorno do titular.
- (33) Em 29.10.2024, o Senador Wellington Fagundes foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 55/2024-BLVANG).
- (34) Em 18.11.2024, a Senadora Tereza Cristina foi designada membro titular, em substituição ao Senador Castellar Neto, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Aliança (Of. nº 64/2024-GABLID/BLALIAN).
- (35) Em 26.11.2024, o Senador Jorge Seif foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Beto Martins, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 57/2024-BLVANG).
- (36) Em 28.11.2024, o Senador Nelsinho Trad foi designado membro titular, em substituição à Senadora Daniella Ribeiro, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 72/2024-BLRESDEM).
- (37) Em 6.12.2024, a Senadora Daniella Ribeiro foi designada membro titular, em substituição ao Senador Nelsinho Trad, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 78/2024-BLRESDEM).

REUNIÕES ORDINÁRIAS: TERÇAS-FEIRAS 9:00 HORAS  
SECRETÁRIO(A): THALES ROBERTO FURTADO MORAIS  
TELEFONE-SECRETARIA: 61 3303-4607  
FAX: 61 3303-3286

TELEFONE - SALA DE REUNIÕES: 3303-4607  
E-MAIL: ci@senado.gov.br



**SENADO FEDERAL  
SECRETARIA-GERAL DA MESA**

**2<sup>a</sup> SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA  
57<sup>a</sup> LEGISLATURA**

Em 10 de dezembro de 2024  
(terça-feira)  
às 09h

**PAUTA**

**36<sup>a</sup> Reunião, Extraordinária**

**COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI**

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

**Retificações:**

1. Retirada do PL 42/2022, para reexame do Relator. (09/12/2024 13:34)

# PAUTA

## ITEM 1

### PROJETO DE LEI N° 576, DE 2021 (SUBSTITUTIVO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS)

#### - Não Terminativo -

*Disciplina o aproveitamento de potencial energético offshore; e altera as Leis nos 9.478, de 6 de agosto de 1997, 10.438, de 26 de abril de 2002, 9.427, de 26 de dezembro de 1996, 14.182, de 12 de julho de 2021, 10.848, de 15 de março de 2004, e 14.300, de 6 de janeiro de 2022.*

**Autoria:** Câmara dos Deputados

**Relatoria:** Senador Weverton

**Relatório:** Pela aprovação do substitutivo da Câmara dos Deputados, ressalvados pontos elencados no voto.

**Observações:**

1. *Em 20/08/2024, foi realizada audiência pública destinada a instruir a matéria.*
2. *Em 02/12/2024, o Senador Weverton apresentou relatório com voto pela aprovação do substitutivo da Câmara dos Deputados, ressalvados pontos elencados no voto que apresenta.*
3. *Em 03/12/2024, foi concedida vista coletiva, nos termos regimentais.*
4. *Votação simbólica.*

**Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)  
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)  
[Emenda 576 \(PLEN\)](#)

## ITEM 2

### PROJETO DE LEI N° 1376, DE 2024

#### - Não Terminativo -

*Altera a Lei nº 14.789, de 29 de dezembro de 2023, para excluir da base de cálculo do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) as receitas decorrentes de subvenções para investimento destinadas à eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público.*

**Autoria:** Senador Oriovisto Guimarães

**Relatoria:** Senador Efraim Filho

**Relatório:** Pela aprovação com emendas

**Observações:**

1. A matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos, em decisão terminativa.
2. *Em 06/05/2024, foi apresentada a emenda nº 1-T, de autoria do Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS/RR). Em 02/12/2024, foi apresentada a emenda nº 2, de autoria do Senador Fernando Farias (MDB/AL).*
3. *Em 03/12/2024, retirado de pauta a pedido do relator.*
3. *Votação simbólica.*

**Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)  
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)  
[Emenda 1-T \(CI\)](#)  
[Emenda 2 \(CI\)](#)

**ITEM 3****PROJETO DE LEI N° 2688, DE 2024****- Não Terminativo -**

*Altera a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, para destinar a renda de 1 (um) concurso por ano da loteria de prognósticos numéricos ao Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap).*

**Autoria:** Senador Fernando Dueire

**Relatoria:** Senador Fernando Farias

**Relatório:** Pela aprovação com emenda

**Observações:**

1. A matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos, em decisão terminativa.
2. Votação simbólica.

**Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

**ITEM 4****PROJETO DE RESOLUÇÃO DO SENADO N° 41, DE 2024****- Não Terminativo -**

*Institui a Frente Parlamentar Mista das Ferrovias Autorizadas (FRENFER).*

**Autoria:** Senador Zequinha Marinho

**Relatoria:** Senador Lucas Barreto

**Relatório:** Pela aprovação com emendas

**Observações:**

1. A matéria será apreciada pela Comissão Diretora do Senado Federal.
2. Votação simbólica.

**Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

**ITEM 5****TURNO SUPLEMENTAR DO SUBSTITUTIVO OFERECIDO AO****PROJETO DE LEI N° 3278, DE 2021****- Terminativo -**

**Ementa do Projeto:** Atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

**Autoria do Projeto:** Senador Antonio Anastasia

**Relatoria do Projeto:** Senador Veneziano Vital do Rêgo

**Observações:**

1. Em 03/12/2024, foi aprovado o substitutivo (emenda nº 3-CI) oferecido ao PL

*3278/2021, ora submetido a turno suplementar nos termos do disposto no art. 282 do Regimento Interno do Senado Federal.*

*3. Ao substitutivo poderão ser oferecidas emendas até o encerramento da discussão, vedada a apresentação de novo substitutivo integral. Não sendo oferecidas emendas, o substitutivo será dado como definitivamente adotado sem votação, nos termos do art. 284 do Regimento Interno do Senado Federal.*

*4. Até o momento, não foram apresentadas emendas em turno suplementar.*

**Textos da pauta:**

[Parecer \(CI\)](#)

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

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

[Emenda 2 \(CI\)](#)

## ITEM 6

### PROJETO DE LEI N° 1753, DE 2024

**- Terminativo -**

*Denomina Passarela Domingos Rosa dos Santos a passarela situada no Km 181,4 da BR-116, Rodovia Presidente Dutra, no Município de Guararema, no Estado de São Paulo.*

**Autoria:** Câmara dos Deputados

**Relatoria:** Senador Confúcio Moura

**Relatório:** Pela aprovação com emenda de redação

**Observações:**

1. Será realizada uma única votação nominal para o Projeto e para a(s) emenda(s), nos termos do relatório apresentado, salvo requerimento de destaque.
2. Votação nominal.

**Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

1



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Weverton

**PARECER N° , DE 2024**

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 576, de 2021 (Substitutivo da Câmara dos Deputados) (PL nº 576/2021, PL nº 576/2021), que *disciplina o aproveitamento de potencial energético offshore; e altera as Leis nos 9.478, de 6 de agosto de 1997, 10.438, de 26 de abril de 2002, 9.427, de 26 de dezembro de 1996, 14.182, de 12 de julho de 2021, 10.848, de 15 de março de 2004, e 14.300, de 6 de janeiro de 2022.*

Relator: Senador **WEVERTON**

**I – RELATÓRIO**

Vem ao exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Substitutivo da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei (PL) nº 576 de 2021, que *disciplina o aproveitamento de potencial energético offshore; e altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, 10.438, de 26 de abril de 2002, 9.427, de 26 de dezembro de 1996, 14.182, de 12 de julho de 2021, 10.848, de 15 de março de 2004, e 14.300, de 6 de janeiro de 2022.*

O exame da Proposição em tela decorre da decisão da Presidência do Senado Federal, em 10 de abril de 2024, de autuar a matéria constante do PL nº 5.932, de 2023, como Substitutivo da Câmara dos

Deputados ao Projeto de Lei nº 576, de 2021, e arquivar o PL nº 5.932, de 2023 (Substitutivo da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei do Senado nº 484, de 2017).

O Substitutivo da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei nº 576, de 2021, doravante tratado neste Parecer apenas como PL nº 576, 2021(SCD), é constituído de 25 artigos.

O art. 1º informa o seu objetivo, qual seja, dispor sobre o aproveitamento de bens da União para a geração de energia elétrica a partir de empreendimento *offshore*, explicitando que não se aplica às atividades de geração de energia hidrelétrica e aos potenciais de recursos minerais.

O art. 2º afirma que o direito de uso de bens da União para aproveitamento de potencial para geração de energia elétrica a partir de empreendimento *offshore* será objeto de outorga pelo Poder Executivo, mediante autorização ou concessão.

O art. 3º apresenta as definições e, em particular, caracteriza *offshore* como ambiente marinho localizado em águas interiores de domínio da União, no mar territorial, na zona econômica exclusiva e na plataforma continental, conforme definição dada pela Constituição Federal.

O art. 4º enumera os princípios e fundamentos da geração de energia elétrica a partir do aproveitamento de potencial *offshore*. Dentre os princípios, ressalta-se *o estudo e desenvolvimento de novas tecnologias de energia renovável a partir do aproveitamento da área offshore, incluído seu uso de modo a viabilizar a redução de emissões de carbono durante a produção de energia, como na extração de hidrogênio resultante da utilização de energia elétrica produzida de empreendimento offshore*.

O art. 5º especifica os procedimentos a serem seguidos quando da cessão de uso de bens da União para geração de energia elétrica a partir de empreendimento *offshore*. A cessão poderá tomar a forma de: a) oferta permanente, em que o poder concedente delimita prismas para exploração a partir da solicitação de interessados, na modalidade de autorização; b) oferta planejada, em que o poder concedente oferece prismas pré-delimitados para exploração conforme planejamento espacial do órgão competente, na modalidade de concessão, mediante processo licitatório.

O art. 6º, no seu *caput*, determina que compete ao Poder Executivo definir os prismas a serem ofertados em processos de outorga. Essa definição observará a harmonização das políticas públicas dos órgãos da União e respeitará a vedação de outorga das áreas listadas no §1º, tais como: i) blocos licitados no regime de concessão ou de partilha de produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos, ou sob regime de cessão onerosa, no período de vigência dos contratos e respectivas prorrogações; ii) rotas de navegação marítima, fluvial, lacustre ou aérea; e áreas protegidas pela legislação ambiental. Contudo, o §2º permite a constituição de prismas coincidentes com blocos licitados no regime de concessão ou de partilha de produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos, ou sob regime de cessão onerosa, desde que haja compatibilidade entre as atividades, nos termos do regulamento. O §3º determina que o operador da área deve ser ouvido previamente à outorga e que caberá a ele demonstrar a incompatibilidade entre as atividades. Por fim, o §4º atribui ao operador da área a preferência para receber a outorga.

O art. 7º estabelece que os prismas sob oferta permanente serão outorgados mediante manifestação por parte de interessados. Ademais, o §1º esclarece que regulamento disporá sobre estudos e demais requisitos a serem exigidos para embasar as manifestações de interesse, inclusive quanto à disponibilidade de ponto de interconexão ao Sistema Interligado Nacional (SIN). Se houver apenas uma manifestação de interesse em determinado prisma, o poder concedente poderá outorgar autorização nos termos do art. 8º da Lei, desde que o interessado atenda aos requisitos de qualificação obrigatória mínima disciplinados no regulamento. Se houver mais de uma manifestação de interesse em determinado prisma que se sobreponha total ou parcialmente, o poder concedente deverá submetê-lo à oferta planejada.

O art. 8º determina que regulamento definirá os requisitos obrigatórios de qualificação técnica, econômico-financeira e jurídica e de promoção da indústria nacional a serem cumpridos pelo interessado em prisma energético resultante de oferta permanente ou de oferta planejada. O poder concedente definirá o valor das respectivas participações governamentais no termo de outorga de cada prisma. Caberá ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços propor ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) os parâmetros de promoção da indústria nacional.

O art. 9º estabelece que a outorga de prisma sob oferta planejada será precedida de processo licitatório. O edital será acompanhado da minuta básica do respectivo termo de outorga e indicará, obrigatoriamente: a) o prisma objeto da outorga; b) as instalações de conexão ao SIN; c) as participações governamentais; d) as obrigações e as garantias financeiras de descomissionamento; e) os critérios de julgamento e respectivos fatores de ponderação; f) os requisitos de promoção da indústria nacional; e g) as sanções e as penalidades cabíveis em caso de não cumprimento das obrigações da outorga. No julgamento, será considerado como critério, além de outros que o edital expressamente estipular, o maior valor ofertado a título de participações governamentais.

O art. 10 estabelece que a outorga do direito de uso de bens da União para geração de energia elétrica a partir de empreendimento *offshore* será feita por meio de autorização ou de concessão, e esta conterá a definição do prisma, as obrigações e os direitos do outorgado, os prazos e as condições para extinção da outorga, entre outros. É permitida a transferência do termo de outorga mediante prévia e expressa autorização do poder concedente, desde que o novo outorgado atenda aos requisitos técnicos, econômico-financeiros e jurídicos. A autorização ou a concessão outorgada não confere direito à exploração do serviço de geração de energia elétrica pelo cessionário, que dependerá de autorização outorgada pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL).

O art. 11 determina que o contrato de cessão de uso deverá prever 2 (duas) fases, a de avaliação e a de execução, e enumera os estudos que deverão ser realizados na fase de avaliação, para determinação da viabilidade do empreendimento.

O art. 12 é dedicado a listar as obrigações do outorgado como, por exemplo, adotar as medidas necessárias para a conservação do mar territorial, da plataforma continental e da zona econômica exclusiva, com destaque para o objeto da outorga e dos respectivos recursos naturais, para a segurança da navegação, das pessoas e dos equipamentos e para a proteção do meio ambiente.

O art. 13 determina que o termo de outorga disporá sobre as participações governamentais obrigatórias, a saber, bônus de assinatura, taxa

de ocupação de área e participação proporcional ao valor da energia gerada pelo empreendimento.

O art. 14 dispõe sobre a distribuição das participações governamentais para União, Estados e Municípios.

O art. 15 obriga todos os atos de outorga dos projetos de geração *offshore* a conterem cláusulas com disposições sobre o respectivo descomissionamento.

O art. 16 mantém a validade de todas as outorgas concedidas para as finalidades previstas na Lei, anteriores à entrada em vigor da Lei.

O art. 17 atribui ao CNPE a competência para fixar diretrizes e tomar as medidas necessárias para a regulamentação do aproveitamento de geração de energia elétrica *offshore*, com indicação de prazo, agências reguladoras e demais entidades competentes do Poder Executivo.

O art. 18 afirma que se aplicam subsidiariamente ao aproveitamento de potencial energético *offshore*, no que não forem conflitantes com esta Lei, as Leis nºs 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, 9.074, de 7 de julho de 1995, e 14.133, de 1º de abril de 2021 (Lei de Licitações e Contratos Administrativos).

O art. 19 acrescenta ao art. 1º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, incisos destinados a incluir, dentre os objetivos da política energética nacional, o incentivo à geração de energia elétrica a partir do aproveitamento de potencial energético *offshore*.

O art. 20 altera a Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, para acrescentar um novo art. 27-A e, com isso, atribuir ao órgão competente do Poder Executivo a coordenação dos leilões de energia elétrica para empreendimentos de geração localizados no mar territorial, na plataforma continental, na zona econômica exclusiva, ou em outros corpos hídricos sob domínio da União, bem como os leilões de transmissão para interconexão com a rede básica do SIN.

O art. 21 altera a redação dos §§ 1º-D, 1º-K e 1º-L do art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, para: i) estender, aos novos

empreendimentos de geração hidrelétrica e termelétrica a partir de biomassa, biogás, biometano e resíduos sólidos urbanos, com potência instalada de até 30 MW (trinta megawatts), os mesmos descontos nas tarifas de uso dos sistemas elétricos de transmissão (TUST) e de distribuição (TUSD) hoje concedidos aos empreendimentos de geração hidrelétrica; ii) conceder prazo adicional de 36 (trinta e seis) meses, além dos 48 (quarenta e oito) já assegurados pela Lei, para entrada em vigor dos empreendimentos que solicitaram outorga no prazo de até 12 (doze) meses da publicação da Lei; e iii) determinar que, após a entrada em operação de todas as unidades geradoras referidas acima, a contabilização do desconto na TUST e na TUSD será feita retroativamente a partir da data de entrada em operação de cada unidade geradora. No caso da alteração no §1º-L, ficam deixados de lado os incisos que requerem aporte de garantia de fiel cumprimento para os que quiserem a prorrogação do prazo para entrada em operação (incluído pela Medida Provisória - MPV nº 1.212, de 9 de abril de 2024).

O art. 22 altera diversos dispositivos da Lei nº 14.182, de 12 de julho de 2021, que trata da desestatização da Eletrobras. Modifica o § 1º do art. 1º dessa Lei para, entre outras coisas, prever contratação de geração termelétrica movida a gás natural, na modalidade de contratação de reserva de capacidade, na região do Triângulo Mineiro. Também são acrescentados os §§ 12 a 16 que tratam da contratação de reserva de capacidade ao longo do tempo, nas diversas regiões do País, e a contratação de energia proveniente do hidrogênio líquido a partir do etanol na Região Nordeste e de energia proveniente de eólicas na Região Sul. Muda, ainda, o inciso I do art. 4º para determinar que os recursos pagos pela Eletrobras à Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) serão utilizados prioritariamente no pagamento da Conta-Covid e da Conta Escassez Hídrica. Acrescenta, ao art. 7º, um § 6º para permitir a utilização, para fins de modicidade tarifária, dos recursos que devem ser pagos pela Eletrobras para aplicação no programa de redução estrutural de custos de geração de energia na Amazônia Legal e em ações para garantir a navegabilidade do Rio Madeira e do Rio Tocantins. Por fim, altera o art. 23 para, com isso, permitir a prorrogação, por mais vinte anos, dos contratos de geradores de pequenas centrais hidrelétricas (PCHs), centrais a biomassa e centrais eólicas.

O art. 23 do PL nº 576, 2021(SCD) acrescenta os §§ 4º e 5º ao art. 3º-A da Lei nº 10.848, de 2004, que dispõe sobre a comercialização de energia elétrica, para estabelecer que a contratação de reserva de capacidade contemplará termelétricas movidas a carvão, com termo final em 31 de

dezembro de 2050. Fica fixada a inflexibilidade contratual de 70% da capacidade instalada de cada usina. Também são especificados os componentes da receita ou do preço de venda do carvão.

O art. 24 altera o § 3º do art. 26 da Lei nº 14.300, de 2022, que institui o marco legal da microgeração e minigeração distribuída, para estabelecer que os prazos para injeção de energia pela central geradora serão contados a partir da assinatura do Contrato de Uso do Sistema de Distribuição (CUSD), e não da data de emissão de parecer de acesso. Também estende o prazo para os minigeradores de fonte solar, de 12 para 24 meses.

O art. 25 constitui a cláusula de vigência e determina que a lei entre em vigor na data de sua publicação.

## II – ANÁLISE

Cabe a esta CI apreciar as modificações realizadas pela Câmara dos Deputados no PL nº 576, de 2021 (SCD), em termos de constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa, bem como analisar-lhe o mérito.

Inicialmente, no que se refere à constitucionalidade, cabe mencionar que a Constituição Federal (CF) prevê, em seu art. 21, inciso XII, alínea *b*, que compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços e instalações de energia elétrica. O art. 22, IV, CF, por sua vez, inclui o tema dentre aqueles sobre os quais cabe à União legislar. Já em seu art. 48, a CF estabelece que cabe ao Congresso Nacional dispor sobre todas as matérias de competência da União. As modificações realizadas pela Câmara dos Deputados estão em consonância com esses dispositivos constitucionais.

As alterações promovidas no PL nº 576, de 2021 (SCD), também não tratam de matérias de competência exclusiva do Presidente da República explicitadas no art. 61 da CF. Dessa forma, as modificações realizadas pela Câmara dos Deputados no PL nº 576, de 2021 (SCD), orbitam no campo de atuação material e legislativa do Poder Legislativo da União estabelecido pela Constituição Federal.

Compete à CI, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), opinar sobre proposições que tratam de transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes, e outros assuntos correlatos. Há, portanto, a aderência das competências da CI ao tema tratado pela proposição em análise.

No mérito, diante da necessidade global de priorizar a redução das emissões de gases causadores do efeito estufa (GEE), em todos os setores, faz todo sentido estimular a geração de energia eólica *offshore*. É importante aumentar a geração de energia, imprescindível ao desenvolvimento do País, e, ao mesmo tempo, reduzir a emissão de GEE.

Especificamente, o potencial *offshore* precisa de um marco regulatório bem definido, para propiciar a devida segurança jurídica aos investimentos de longo prazo. Com essa segurança, os geradores poderão investir na geração e no escoamento de sua produção até o ponto de conexão com a rede básica e os fornecedores de bens e serviços poderão se preparar para atender à nova demanda. Os contratos celebrados por meio da outorga dos prismas energéticos de que trata o PL nº 576, 2021(SCD) garantirão a redução das incertezas jurídicas atualmente existentes.

Em sua tramitação na Câmara dos Deputados, o PL nº 576, de 2021, aprovado no Senado Federal teve seu escopo bastante ampliado.

Dentre os dispositivos acrescentados, podemos citar:

- A cessão de uso se dará mediante contrato administrativo firmado entre a União e o interessado no uso de área *offshore* para exploração de geração de energia elétrica. (art. 3º, inciso VII);
- Os fundamentos da geração *offshore* incluem a exigência de consulta livre, prévia e informada aos povos e comunidades afetadas pelo empreendimento offshore (art. 4º, inciso X);
- Em caso de prisma em área coincidente com blocos licitados no regime de concessão ou de partilha de produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos, ou sob regime de cessão onerosa, desde que haja compatibilidade entre as atividades, o operador dessas áreas

deverá ser ouvido previamente à outorga do direito de uso e terá preferência para receber a outorga, nos termos do regulamento (art. 6º, §§ 3º e 4º);

- O direito de comercializar créditos de carbono, ou ativos congêneres poderá ser incluído no objeto da outorga, e o licenciamento ambiental dos prismas outorgados pela União deverá observar os resultados do Planejamento Espacial Marinho - PEM (art. 6º, §§ 8º e 9º);
- Recebida a manifestação de interesse em determinado prisma, o poder concedente terá prazo de 120 (cento e vinte) dias, e não mais 30 (trinta) dias, para promover a abertura de processo de chamada pública – para identificar a existência de outros interessados e permitir que participem da chamada pública (art. 7º, inciso II);
- O regulamento, além de definir os requisitos obrigatórios de qualificação técnica, econômico-financeira e jurídica, incluirá também o critério de promoção da indústria nacional. Passa a caber ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, ouvido o Ministério de Minas e Energia, propor ao CNPE, os parâmetros de promoção da indústria nacional (art. 8º, caput e § 2º);
- O edital para a outorga indicará: i) as instalações de conexão ao SIN, incluídos as ampliações e os reforços na rede básica que terão sua execução sob responsabilidade da central de geração; ii) os requisitos de promoção da indústria nacional; e iii) as sanções e as penalidades cabíveis em caso de não cumprimento das obrigações da outorga (art. 9º, § 3º, incisos II, VI e VIII) e (art. 10, incisos VIII e IX);
- No julgamento do processo seletivo das propostas da oferta planejada, será considerado como critério, além de outros que o edital expressamente estipular, o maior valor ofertado a título de participações governamentais (art. 9º, §4º);
- O Poder Executivo poderá impor a necessidade de revisão das instalações de conexão ao SIN, caso o cronograma habilitado no processo licitatório para os empreendimentos de aproveitamento de potencial energético sob modalidade de outorga não seja cumprido. Os custos de interligação, bem como das ampliações e reforços necessários

ao escoamento da energia, serão de responsabilidade da central geradora. Os custos de interligação poderão ser rateados por mais de uma central que vier a compartilhar as instalações (art. 9º §§ 6º, 7º e 8º);

- A autorização ou a concessão outorgada não confere direito à exploração do serviço de geração de energia elétrica pelo cessionário, que dependerá de autorização outorgada pela Aneel (art. 10, § 2º);
- As participações governamentais incluirão não apenas o bônus de assinatura e a participação proporcional ao valor da energia, mas também taxa de ocupação de área, a ser paga anualmente. Essa taxa de ocupação, destinada unicamente à União, deve ser aplicada prioritariamente em ações destinadas a pesquisa, desenvolvimento e inovação associadas a energia e indústria (arts. 13, inciso II, e 14, parágrafo único);
- O CNPE terá a competência para definir diversos aspectos da regulamentação do aproveitamento de geração de energia elétrica *offshore*, com indicação de prazo, agências reguladoras e demais entidades competentes do Poder Executivo, entre outras disposições (art. 17).

Além disso, foram feitas modificações em quatro leis que não estão diretamente relacionadas com a geração de energia eólica *offshore*. No caso das duas primeiras leis, as propostas guardam forte semelhança com dispositivos da MPV nº 1.212, de 2024, que acabou caducando:

- Alteração de três parágrafos do art. 26 da Lei nº 9.427, de 1996, para: i) estender, aos novos empreendimentos de geração termelétrica a partir de biomassa, biogás, biometano e resíduos sólidos urbanos, com potência instalada de até 30 MW (trinta megawatts), os mesmos descontos nas tarifas de uso dos sistemas elétricos de transmissão (TUST) e de distribuição (TUSD) hoje concedidos aos empreendimentos de geração hidrelétrica; ii) conceder prazo adicional de 36 meses, além dos 48 (quarenta e oito) já assegurados pela Lei, para entrada em vigor dos empreendimentos que solicitaram outorga no prazo de até 12 (doze) meses da publicação da Lei; e iii) determinar que, após a entrada em operação de todas as unidades geradoras referidas acima, a contabilização do desconto na TUST e na TUSD será feita

retroativamente a partir da data de entrada em operação de cada unidade geradora.

- Modificação de diversos arts. da Lei nº 14.182, de 2021, para, entre outras coisas, prever: i) contratação de geração termelétrica movida a gás natural, na modalidade de contratação de reserva de capacidade, na região do Triângulo Mineiro; ii) contratação de energia proveniente do hidrogênio líquido a partir do etanol na Região Nordeste e de energia proveniente de eólicas na Região Sul; iii) utilização de recursos pagos pela Eletrobras à CDE prioritariamente no pagamento da Conta-covid e da Conta Escassez Hídrica; iv) utilização, para fins de modicidade tarifária, dos recursos que devem ser pagos pela Eletrobras para aplicação no programa de redução estrutural de custos de geração de energia na Amazônia Legal e em ações para garantir a navegabilidade do Rio Madeira e do Rio Tocantins; v) prorrogação, por mais vinte anos, dos contratos de geradores de PCHs, centrais a biomassa e centrais eólicas.
- Introdução de dois parágrafos ao art. 3º-A da Lei nº 10.848, de 2004, para estabelecer que a contratação de reserva de capacidade contemplará termelétricas movidas a carvão.
- Alteração do § 3º do art. 26 da Lei nº 14.300, de 2022, para determinar que, na geração distribuída, os prazos para injeção de energia pela central geradora serão contados a partir da assinatura do Contrato de Uso do Sistema de Distribuição (CUSD), e não da data de emissão de parecer de acesso. Também estende o prazo para os minigeradores de fonte solar, de 12 para 24 meses.

Consideramos que a maioria das inovações introduzidas no Substitutivo da Câmara dos Deputados são meritórias, e não alteram significativamente o que havia sido aprovado pelo Senado Federal em agosto de 2022.

Consideramos, contudo, que algumas alterações são desaconselháveis.

No art. 6º, não acreditamos que seja necessário dar ao operador de blocos o direito de ser ouvido previamente à outorga nem a atribuição de

demonstrar a incompatibilidade entre suas atividades e a de um gerador de energia eólica offshore. Sobretudo, não concordamos em dar a esse operador a preferência para receber a outorga. Esse seria um favorecimento injustificável das empresas produtoras de petróleo, em desfavor das novas empresas que atuam no setor de energia eólica. Dessa forma, propomos a rejeição dos §§ 3º e 4º do art. 6º do texto aprovado pela Câmara dos Deputados, para que seja retomado o texto aprovado no Senado Federal.

Ainda no mesmo artigo (art. 6º), em seu § 9º, concordamos que os prismas outorgados devem observar os resultados do Planejamento Espacial Marinho (PEM), para assegurar que só sejam oferecidas para concessão e exploração aquelas áreas com menor impacto ambiental e reduzido risco de conflito entre os diversos usos do mar. Entretanto, sugerimos uma emenda de redação para incluir a expressão “ou instrumento equivalente”, para permitir que outros instrumentos sejam utilizados para esse fim enquanto o PEM não estiver concluído. Trata-se de uma emenda de redação porque a Lei não pode requisitar algo que não existe. O importante é que, quando houver PEM, os seus resultados sejam observados.

No art. 7º, a redação aprovada na Câmara dos Deputados estabelece, no § 4º, que, se houver mais de uma manifestação de interesse em determinado prisma que se sobreponha total ou parcialmente, o poder concedente deverá submetê-lo à oferta planejada. Preferimos a redação aprovada no Senado Federal (§§ 4º e 5º do art. 7º do texto aprovado pelo Senado Federal), segundo a qual, nos casos de mais de uma manifestação de interesse, o poder concedente deve buscar primeiro a composição entre os interessados ou a redefinição da área do prisma energético. Somente se não houver composição ou possibilidade de redefinição do prisma é que o poder concedente deverá promover a oferta planejada. Desta forma, haverá mais celeridade no desenvolvimento dos projetos.

No art. 9º, § 3º, inciso II, discordamos da inclusão das instalações de conexão ao SIN no termo de outorga. Os custos dessa inclusão podem onerar a fonte eólica *offshore*, ainda em estágio inicial de desenvolvimento, e prejudicar sua atratividade. Preferimos retomar a redação aprovada no Senado (inciso II do § 3º do art. 9º), que prevê a inclusão, no termo de outorga, das instalações de transmissão associadas à geração, caso aplicável.

Em consequência da supressão sugerida no parágrafo anterior, propomos a rejeição da redação da Câmara dos Deputados para os §§ 5º a 9º do art. 9º em questão, que tratam da conexão ao SIN. Recomendamos retomar o texto aprovado no Senado (§§ 5º, 6º e 7º do art. 9º), que prevê que o Poder Executivo estabelecerá o procedimento para integração ao SIN dos empreendimentos e aproveitamento de potencial energético sob modalidade de outorga nos casos em que a viabilidade econômica necessitar de interconexão ao SIN.

No art. 19, em razão da inclusão, pelas Leis nºs 14.993 e 14.948, ambas de 2024, dos incisos XVIII e XIX no art. 1º da Lei nº 9.478, de 1997, será preciso renomear, para XX e XXI, os incisos a serem introduzidos pelo artigo.

Em relação ao art. 21, recomendamos a sua supressão, pois já foi tratada no PL dos Combustíveis do Futuro (PL nº 528, de 2020), que já foi aprovado no Congresso Nacional.

Para ajustar a técnica legislativa, com vistas a dar mais clareza aos dispositivos, realizamos uma emenda de redação conectando os art. 22, que altera a Lei nº 14.182, de 2021, que trata da desestatização da Eletrobras e o art. 23, que assegura a contratação de reserva de capacidade, de termelétricas movidas a carvão mineral nacional até 31 de dezembro de 2050.

Julgamos que o art. 24, que altera a Lei nº 14.300, de 2022, que institui o marco legal da microgeração e minigeração distribuída, deve ser suprimido, pois estende o prazo de subsídios concedidos a certas formas de geração de energia renovável, o que resultará em um inevitável aumento nas tarifas de energia elétrica para os consumidores brasileiros.

Ademais, em relação ao art. 5º do PL, consideramos que a redação aprovada no Senado Federal e referendada na Câmara dos Deputados, merece ter seu §1º, inciso I, aperfeiçoado, com vistas a evitar incertezas regulatórias. Como a expressão “setor” não é usada no restante do PL, melhor suprimi-la, mantendo-se o restante do dispositivo.

Em consequência dessas alterações, será preciso ajustar a redação da ementa da proposição e do art. 5º, §1º, inciso I, bem como o número de seus artigos.

### **III – VOTO**

Diante do exposto, nos pronunciamos pela aprovação do Substitutivo da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei nº 576, de 2021, ressalvados os seguintes pontos, aplicados, ao final, em novo texto consolidado, na forma do § 6º do art. 133 do Regimento Interno do Senado Federal:

## **TEXTO FINAL CONSOLIDADO**

### **PROJETO DE LEI N° 576, DE 2021**

Disciplina o aproveitamento de potencial energético *offshore*; e altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, 10.438, de 26 de abril de 2002, 14.182, de 12 de julho de 2021, e 10.848, de 15 de março de 2004.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Esta Lei dispõe sobre o aproveitamento de bens da União para a geração de energia elétrica a partir de empreendimento *offshore*.

§ 1º As atividades de que trata esta Lei estão inseridas na Política Energética Nacional, nos termos da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.

§ 2º O disposto nesta Lei não se aplica às atividades de geração de energia hidrelétrica e aos potenciais de recursos minerais.

**Art. 2º** O direito de uso de bens da União para aproveitamento de potencial para geração de energia elétrica a partir de empreendimento *offshore* será objeto de outorga pelo Poder Executivo, mediante autorização ou concessão, nos termos desta Lei, bem como da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, no que couber.

**Art. 3º** Para os fins desta Lei, consideram-se:

I – *offshore*: ambiente marinho localizado em águas interiores de domínio da União, no mar territorial, na zona econômica exclusiva e na plataforma continental;

II – prisma: prisma vertical de profundidade coincidente com o leito subaquático, com superfície poligonal definida pelas coordenadas geográficas de seus vértices, onde poderão ser desenvolvidas atividades de geração de energia;

III – extensão da vida útil: troca de equipamentos do empreendimento com vistas a estender o tempo de operação e a vida útil regulatória;

IV – repotenciação: obras que visam ao ganho de potência da central geradora *offshore*, pela redefinição da potência nominal originalmente implantada ou pela elevação da potência máxima de operação, comprovadas no projeto originalmente construído;

V – descomissionamento: medidas executadas para promover o retorno de um sítio ao estado mais próximo possível de seu estado original, após o fim do ciclo de vida do empreendimento;

VI – Declaração de Interferência Prévia (DIP): declaração emitida pelo Poder Executivo com vistas a identificar a existência de interferência do prisma em outras instalações ou atividades;

VII – cessão de uso: contrato administrativo, por prazo determinado, firmado entre a União e o interessado no uso de área *offshore* para exploração de geração de energia elétrica.

*Parágrafo único.* As expressões “mar territorial”, “plataforma continental” e “zona econômica exclusiva” constantes do inciso I do *caput* deste artigo abrangem as áreas a que se referem os incisos V e VI do *caput* do art. 20 da Constituição Federal e correspondem às disposições da Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, bem como da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

**Art. 4º** São princípios e fundamentos da geração de energia elétrica a partir do aproveitamento de potencial *offshore*:

I – desenvolvimento sustentável;

II – geração de emprego e renda no País;

III – racionalidade no uso dos recursos naturais com vistas ao fortalecimento da segurança energética;

IV – estudo e desenvolvimento de novas tecnologias de energia renovável a partir do aproveitamento da área *offshore*, incluído seu uso de modo a viabilizar a redução de emissões de carbono durante a produção de energia, como na extração de hidrogênio resultante da utilização de energia elétrica produzida de empreendimento *offshore*;

V – desenvolvimento local e regional, preferencialmente com o investimento em infraestrutura e na indústria nacional, bem como com ações que reduzam a desigualdade e promovam a inclusão social, a diversidade, a evolução tecnológica, o melhor aproveitamento das matrizes energéticas e sua exploração;

VI – harmonização do conhecimento, da mentalidade, da rotina, dos modos de vida e usos tradicionais e das práticas marítimas com o

respeito às atividades que tenham o mar e o solo marinho como meio ou objeto de afetação, bem como demais corpos hídricos sob domínio da União;

VII – proteção e defesa do meio ambiente e da cultura oceânica;

VIII – harmonização do desenvolvimento do empreendimento *offshore* com a paisagem cultural e natural nossítios turísticos do País;

IX – transparência; e

X – consulta livre, prévia e informada aos povos e comunidades afetadas pelo empreendimento *offshore*.

**Art. 5º** A cessão de uso de bens da União para geração de energia elétrica a partir de empreendimento *offshore* nos termos desta Lei poderá ser ofertada de acordo com os seguintes procedimentos, conforme o regulamento:

I – oferta permanente: procedimento no qual o poder concedente delimita prismas para exploração a partir da solicitação de interessados, na modalidade de autorização;

II – oferta planejada: procedimento no qual o poder concedente oferece prismas pré-delimitados para exploração conforme planejamento espacial do órgão competente, na modalidade de concessão, mediante procedimento licitatório.

§ 1º O regulamento disporá sobre:

I – a definição locacional prévia de prismas a partir de sugestão de interessados ou por delimitação planejada própria;

II – o procedimento para apresentação por interessados, a qualquer tempo, de sugestões de prospectos de prismas, exigida a apresentação de estudo preliminar da área, com definição locacional, análise do potencial energético e avaliação preliminar do grau de impacto socioambiental;

III – o procedimento de solicitação de DIP relativaa cada prospecto de prisma sugerido, incluídos taxas e prazos pertinentes;

IV – as sanções e as penalidades aplicáveis em caso de não cumprimento das obrigações da outorga.

§ 2º Caso a avaliação de prospectos a que se refere o inciso II do § 1º conclua pela inviabilidade de seu atendimento conjunto na delimitação ou redefinição dos prismas energéticos, sua oferta dar-se-á nos termos do inciso II do *caput* deste artigo.

**Art. 6º** Compete ao Poder Executivo, na definição dos prismas a serem ofertados em processos de outorga, observar a harmonização das políticas públicas dos órgãos da União, de forma a evitar ou a mitigar potenciais conflitos no uso dessas áreas, bem como as vedações previstas no § 1º deste artigo.

§ 1º É vedada a constituição de prismas em áreas coincidentes com:

I – blocos licitados no regime de concessão ou de partilha de produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos, ou sob regime de cessão onerosa, no período de vigência dos contratos e respectivas prorrogações;

II – rotas de navegação marítima, fluvial, lacustre ou aérea;

III – áreas protegidas pela legislação ambiental;

IV – áreas tombadas como paisagem cultural e natural nos sítios turísticos do País;

V – áreas reservadas para a realização de exercícios pelas Forças Armadas;

VI – áreas designadas como Termo de Autorização de Uso Sustentável (Taus) no mar territorial.

§ 2º Poderão ser constituídos prismas coincidentes com blocos licitados no regime de concessão ou de partilha de produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos, ou sob regime de cessão onerosa, desde que haja compatibilidade entre as atividades, nos termos do regulamento.

§ 3º As áreas pertinentes aos incisos II, III, IV e V do § 1º deste artigo deverão ser estabelecidas pelo Poder Executivo.

§ 4º O Poder Executivo deverá definir a entidade pública responsável pela centralização dos requerimentos e dos procedimentos necessários para obtenção da DIP nos prospectos para definição de prisma energético, conforme o regulamento.

§ 5º Os prismas sob outorga na forma desta Lei poderão ser objeto de outorga para outras atividades, caso haja compatibilidade do uso múltiplo com o aproveitamento do potencial energético, atendidos os requisitos e condicionantes técnicos, de segurança e ambientais às atividades pretendidas.

§ 6º O direito de comercializar créditos de carbono, ou ativos congêneres reconhecidos no âmbito de instrumentos de mitigação de emissões de gases de efeito estufa, oriundos da área outorgada poderá ser incluído no objeto da outorga, nos termos do regulamento.

§ 7º A outorga dos prismas pela União deverá observar as diretrizes de Planejamento Espacial Marinho (PEM) ou instrumento equivalente.

**Art. 7º** Os prismas sob oferta permanente serão outorgados mediante manifestação por parte de interessados.

§ 1º O regulamento disporá sobre estudos e demais requisitos a serem exigidos para embasar as manifestações de interesse, inclusive quanto à disponibilidade de ponto de interconexão ao Sistema Interligado Nacional (SIN).

§ 2º Recebida manifestação de interesse em determinado prisma, o poder concedente deverá:

I – publicá-la em extrato, inclusive na internet; e

II – promover a abertura de processo de chamada pública, com prazo mínimo de 120 (cento e vinte) dias, para identificar a existência de outros interessados, os quais, para fins de participação na chamada pública, deverão apresentar qualificação obrigatória mínima, conforme disposto no art. 8º desta Lei.

§ 3º Se houver apenas uma manifestação de interesse em determinado prisma, o poder concedente poderá outorgar autorização nos termos do art. 8º desta Lei, desde que o interessado atenda aos requisitos de qualificação obrigatória mínima disciplinados no regulamento.

§ 4º Havendo mais de uma manifestação de interesse em determinado prisma energético, sobrepondo-se total ou parcialmente, o poder concedente poderá buscar a composição entre os interessados ou redefinir a área do prisma energético, submetendo-o nessas hipóteses à Oferta Permanente.

§ 5º Não havendo a composição entre os interessados ou a possibilidade de redefinição da área do prisma energético, o poder concedente deverá promover Oferta Planejada.

**Art. 8º** O regulamento definirá os requisitos obrigatórios de qualificação técnica, econômico-financeira e jurídica e de promoção da indústria nacional a serem cumpridos pelo interessado em prisma energético resultante de oferta permanente e de oferta planejada.

§ 1º Caberá ao poder concedente definir o valor das respectivas participações governamentais no termo de outorga de cada prisma.

§ 2º Caberá ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, ouvido o Ministério de Minas e Energia, propor ao Conselho Nacional de Política Energética(CNPE), os parâmetros de promoção da indústria nacional.

**Art. 9º** A outorga de prisma sob oferta planejada será precedida de processo licitatório.

§ 1º O poder concedente realizará os estudos ambientais pertinentes para definição e delimitação dos prismas e observará os instrumentos de planejamento e de políticas, planos e programas ambientais aplicáveis.

§ 2º Para efeito de habilitação dos participantes, deverão ser exigidas qualificações técnicas, econômico-financeiras e jurídicas que assegurem a viabilidade de cumprimento do contrato, com vistas à efetiva implantação e operacionalização do empreendimento de aproveitamento energético *offshore*, nos termos do edital.

§ 3º O edital será acompanhado da minuta básica do respectivo termo de outorga e indicará, obrigatoriamente:

I – o prisma objeto da outorga;

II – as instalações de transmissão referidas no § 9º do art. 2º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, caso aplicável.

III – as participações governamentais referidas no art. 13 desta Lei;

IV – as obrigações e as garantias financeiras de descomissionamento;

V – os critérios de julgamento e respectivos fatores de ponderação;

VI – os requisitos de promoção da indústria nacional; e

VII – as sanções e as penalidades cabíveis em caso de não cumprimento das obrigações da outorga.

§ 4º No julgamento, será considerado como critério, além de outros que o edital expressamente estipular, o maior valor ofertado a título de participações governamentais, nos termos do art. 13 desta Lei, conforme disposto em edital.

§ 5º O Poder Executivo estabelecerá o procedimento para integração ao SIN dos empreendimentos de aproveitamento de potencial energético sob modalidade de outorga nos casos em que a viabilidade econômica necessitar de interconexão ao SIN.

§ 6º Caso a viabilidade econômica do prisma dependa da disponibilidade de ponto de interconexão ao SIN, a oferta pela chamada pública deverá considerá-la ou a alternativa de implantação a cargo do outorgado.

§ 7º O disposto nos §§ 5º e 6º, deste artigo, não se aplicam aos empreendimentos *offshore* voltados exclusivamente à autoprodução de energia.

**Art. 10.** A outorga do direito de uso de bens da União para geração de energia elétrica a partir de empreendimento *offshore* será feita por meio de autorização ou de concessão, que deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas obrigatórias:

I – a definição do prisma objeto da outorga;

II – as obrigações do outorgado quanto ao pagamento das participações governamentais, conforme o disposto no art.13 desta Lei;

III – a obrigatoriedade de fornecimento à Aneel, pelo outorgado, de relatórios, de dados e de informações relativos às atividades desenvolvidas;

IV – o direito de o outorgado assentar ou alicerçar as estruturas destinadas à geração e à transmissão de energia elétrica no leito subaquático, desde que atendidas as normas da autoridade marítima e emitida a licença ambiental pelo órgão competente, observadas as disposições regulamentares;

V – a definição do espaço do leito aquático e do espaço subaquático do mar territorial, da plataforma continental, da zona econômica exclusiva e de outros corpos hídricos sob domínio da União, ou de servidões, que o outorgado venha a utilizar para passagem de dutos ou cabos, bem como

o uso das áreas da União necessárias e suficientes ao seguimento do duto ou cabo até o destino final, sem prejuízo, quando subterrâneos, da destinação da superfície para outros usos, incluído espaço para sinalizações, desde que os usos concomitantes sejam compatíveis;

VI – o prazo da outorga, as metas do projeto, a duração de cada fase e os requisitos e procedimentos para sua renovação, cumpridas todas as obrigações da outorga original;

VII – as condições para extinção da outorga;

VIII – os requisitos de promoção da indústria nacional;

IX – as sanções e as penalidades cabíveis em caso de não cumprimento das obrigações da outorga; e

X – as demais obrigações do outorgado.

§ 1º É permitida a transferência do termo de outorga mediante prévia e expressa autorização do poder concedente, desde que o novo outorgado atenda aos requisitos técnicos, econômico-financeiros e jurídicos de que tratam o *caput* do art. 8º e o § 2º do art. 9º desta Lei.

§ 2º A autorização ou a concessão a que se refere o *caput* deste artigo não confere direito à exploração do serviço de geração de energia elétrica pelo cessionário, que dependerá de autorização outorgada pela Aneel conforme o disposto na Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

**Art. 11.** O contrato de cessão de uso deverá prever 2 (duas) fases, a de avaliação e a de execução.

§ 1º Na fase de avaliação, deverão ser realizados os seguintes estudos para determinação da viabilidade do empreendimento:

I – análise de viabilidade técnica e econômica;

II – estudo prévio de impacto ambiental, a ser realizado para a análise da viabilidade ambiental do empreendimento no procedimento de

licenciamento ambiental, nos termos do inciso IV do § 1º do art. 225 da Constituição Federal;

III – avaliação das externalidades dos empreendimentos, bem como de sua compatibilidade e integração com as demais atividades locais, inclusive quanto à segurança marítima, fluvial, lacustre e aeronáutica;

IV – informações georreferenciadas sobre o potencial energético do prisma, incluídos dados sobre velocidade dos ventos, amplitude das ondas, correntes marítimas e outras informações de natureza climática e geológica, conforme o regulamento.

§ 2º As informações de que trata este artigo integrarão o banco de dados do inventário brasileiro de energia *offshore*, de acesso público, admitida a definição de prazo de confidencialidade para sua divulgação, conforme o regulamento.

§ 3º Antes da conclusão do prazo definido no contrato de cessão de uso para a fase de avaliação, o outorgado apresentará declaração de viabilidade acompanhada de metas de implantação e operação do empreendimento, conforme o regulamento.

§ 4º A não apresentação da declaração de viabilidade no prazo de duração da fase de avaliação implicará a extinção da outorga em relação ao respectivo prisma, e o outorgado não fará jus a reembolso ou a ressarcimento de qualquer valor adimplido a título de participações governamentais, de indenização ou de benfeitorias.

§ 5º Na fase de execução, serão realizadas as atividades de implantação e operação do empreendimento de aproveitamento de potencial energético *offshore* no respectivo prisma.

**Art. 12.** O outorgado fica obrigado a:

I – adotar as medidas necessárias para a conservação do mar territorial, da plataforma continental e da zona econômica exclusiva, com destaque para o objeto da outorga e dos respectivos recursos naturais, para a segurança da navegação, das pessoas e dos equipamentos e para a proteção do meio ambiente;

II – realizar projeto de monitoramento ambiental do empreendimento em todas as suas fases, conforme o regulamento;

III – garantir o descomissionamento das instalações em conformidade com o art. 15 desta Lei;

IV – comunicar à ANP ou à Agência Nacional de Mineração (ANM), imediatamente, a descoberta de indício, sudação ou ocorrência de qualquer jazida de petróleo, de gás natural, de outros hidrocarbonetos ou minerais de interesse comercial ou estratégico, conforme o regulamento;

V – comunicar ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) a descoberta de bem considerado patrimônio histórico, artístico ou cultural, material ou imaterial;

VI – responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar o dano decorrente das atividades de implantação do empreendimento *offshore* de geração e transmissão de energia elétrica objeto da outorga, com resarcimento à União dos ônus que esta venha a suportar em consequência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do outorgado;

VII – adotar as melhores práticas internacionais do setor elétrico e das operações *offshore*, bem como obedecer às normas e aos procedimentos ambientais, técnicos e científicos pertinentes.

**Art. 13.** O instrumento convocatório e o termo de outorga dele resultante disporão sobre as seguintes participações governamentais obrigatórias:

I – bônus de assinatura, que terá seu valor estabelecido no edital e no respectivo termo de outorga e corresponderá ao pagamento ofertado na proposta para obtenção da outorga;

II – taxa de ocupação da área, calculada em real por quilômetro quadrado (R\$/km<sup>2</sup>), cujo pagamento será realizado anualmente;

III – participação proporcional, que será paga mensalmente, a partir da data de entrada em operação comercial, correspondente a percentual,

a ser estabelecido no edital, do valor da energia gerada pelo empreendimento, calculado conforme o regulamento.

§ 1º O regulamento disporá sobre a apuração, o pagamento e as sanções pelo inadimplemento ou mora relativos às participações governamentais devidas pelos outorgados.

§ 2º O pagamento do valor correspondente ao bônus de assinatura deverá constar do edital ou do ato convocatório.

**Art. 14.** A distribuição das participações governamentais previstas no art. 13 desta Lei será feita conforme os seguintes critérios:

I – para o bônus de assinatura e para a taxa de ocupação da área, o valor será destinado à União;

II – para a participação proporcional, o valor será distribuído na seguinte proporção:

a) 50% (cinquenta por cento) para a União;

b) 12,5% (doze inteiros e cinco décimos por cento) para os Estados confrontantes nos quais estão situadas as retroáreas de conexão ao SIN e eventuais reforços necessários para o escoamento da energia;

c) 12,5% (doze inteiros e cinco décimos por cento) para os Municípios confrontantes nos quais estão situadas as retroáreas de instalações para conexão ao SIN e eventuais reforços necessários para o escoamento da energia;

d) 10% (dez por cento) para os Estados e o Distrito Federal, rateados na proporção do Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal (FPE);

e) 10% (dez por cento) para os Municípios, rateados na proporção do Fundo de Participação dos Municípios (FPM);

f) 5% (cinco por cento) para projetos de desenvolvimento sustentável e econômico habilitados pelo Poder Executivo da União, destinados e repartidos de maneira justa e equitativa às comunidades impactadas nos Municípios confrontantes, conforme o regulamento.

*Parágrafo único.* Os valores recebidos pela União decorrentes da taxa de ocupação da área deverão ser aplicados prioritariamente em ações destinadas a pesquisa, desenvolvimento e inovação associadas a energia e indústria.

**Art. 15.** Todos os atos de outorga dos projetos de geração *offshore* deverão conter cláusulas com disposições sobre o respectivo descomissionamento, nos termos do regulamento.

§ 1º O abandono ou o reconhecimento da caducidade não desobrigam da realização de todos os atos previstos para descomissionamento nem do pagamento dos valores devidos pelas participações governamentais de que trata o art. 14.

§ 2º A remoção das estruturas do empreendimento considerará o impacto ambiental na formação e na manutenção de recifes artificiais, conforme o regulamento.

**Art. 16.** As outorgas para finalidades previstas nesta Lei e anteriores à sua entrada em vigor são válidas pelo prazo fixado no termo de outorga.

**Art. 17.** O CNPE deverá estabelecer as diretrizes necessárias para o cumprimento do disposto no § 1º do art. 5º e no art. 8º desta Lei e determinar a adoção das medidas necessárias para a regulamentação do aproveitamento de geração de energia elétrica *offshore*, com indicação de prazo, agências reguladoras e demais entidades competentes do Poder Executivo, entre outras disposições.

**Art. 18.** Aplicam-se subsidiariamente ao aproveitamento de potencial energético *offshore*, no que não forem conflitantes com esta Lei, as Leis nºs 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, 9.074, de 7 de julho de 1995, e 14.133, de 1º de abril de 2021 (Lei de Licitações e Contratos Administrativos).

**Art. 19.** O *caput* do art. 1º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos XX e XXI:

“Art.  
1º.....  
.....  
....

XX – promover o aproveitamento econômico racional e sustentável do potencial para geração de energia elétrica no mar territorial, na plataforma continental, na zona econômica exclusiva ou em outros corpos hidrícos sob domínio da União; e

XXI – incentivar a geração de energia elétrica a partir do aproveitamento de potencial energético *offshore*.”(NR)

**Art. 20.** A Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 27-A:

“**Art. 27-A.** Cabe ao órgão competente do Poder Executivo coordenar os leilões de energia elétrica para empreendimentos de geração localizados no mar territorial, na plataforma continental, na zona econômica exclusiva ou em outros corpos hidrícos sob domínio da União, bem como os leilões de transmissão para interconexão com a rede básica do Sistema Interligado Nacional (SIN).”

**Art. 21.** A Lei nº 14.182, de 12 de julho de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.  
1º.....  
....

§ 1º A desestatização da Eletrobras será executada na modalidade de aumento do capital social, por meio da subscrição pública de ações ordinárias com renúncia do direito de subscrição pela União, e serão realizadas a outorga de novas concessões de geração de energia elétrica pelo prazo de 30 (trinta) anos, contado da data de assinatura dos novos contratos referidos no *caput* deste artigo, e a contratação pelo poder concedente de geração termelétrica movida a gás natural, na modalidade de contratação de reserva de capacidade, com inflexibilidade de, no mínimo, 70% (setenta por cento), com período de suprimento de 15 (quinze) anos, ao preço máximo de disponibilidade de potência equivalente ao preço-teto para geração a

gás natural do Leilão A-6 de 2019, com atualização desse valor até a data de publicação do edital específico pelo mesmo critério de correção do Leilão A-6 de 2019, considerado na composição do preço de geração a ser calculado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE) o valor da molécula de gás entregue na central de geração, o qual será obtido mediante chamada pública a ser realizada pelos governos estaduais, por meio de sua distribuidora de gás local, no montante de 1.250 MW (mil duzentos e cinquenta megawatts) na Região Nordeste, nas regiões metropolitanas das unidades federativas ou na Região Integrada de Desenvolvimento (Ride), constituída de agrupamento de Municípios abrangidos por diferentes unidades federativas, que não possuam na sua capital ponto de suprimento de gás canalizado na data de publicação desta Lei, no montante de 1.000 MW (mil megawatts) na Região Norte distribuídos nas capitais dos Estados ou na região metropolitana ou na Ride, constituída de agrupamento de Municípios abrangidos por diferentes unidades federativas, no montante de 1.000 MW (mil megawatts) na Região Centro-Oeste nas capitais dos Estados ou na região metropolitana ou na Ride, constituída de agrupamento de Municípios que não possuam ponto de suprimento de gás canalizado na data de publicação desta Lei, abrangidos por diferentes unidades federativas, no montante de 1.000 MW (mil megawatts) na Região Sudeste, divididos igualmente no Triângulo Mineiro e em região atendida pela Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), além da prorrogação dos contratos de Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCHs), centrais a biomassa e centrais eólicas do Programa de Incentivos às Fontes Alternativas de Energia Elétrica (Proinfa) por 20 (vinte) anos, ao preço máximo equivalente ao teto estabelecido para geração da fonte específica do Leilão A-6 de 2019 para empreendimentos sem outorga, bem como a contratação até 2025 de reserva de capacidade e energia associada proveniente centrais hidrelétricas de até 50 MW (cinquenta megawatts) no montante de 3.000 MW (três mil megawatts) na Região Centro-Oeste, 1.500 MW (mil e quinhentos megawatts) nas Regiões Sul e Sudeste e 400 MW (quatrocentos megawatts) nas Regiões Norte e Nordeste, com período de suprimento de 25 (vinte e cinco) anos, ao preço máximo equivalente ao teto estabelecido para geração da fonte específica do Leilão A-6 de 2019 para empreendimentos sem outorga, com atualização desse valor até a data de publicação do edital específico pelo mesmo critério de correção do Leilão A-6 de 2019, respeitado o estabelecido no art. 23 desta Lei, e deverá também

considerar que a contratação de reserva de capacidade estabelecida no art. 3º-A da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004 contemplará a contratação das termelétricas a carvão mineral nacional alcançadas pelo inciso V do caput do art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002 e termelétricas a carvão mineral nacional que possuem Contrato de Comercialização de Energia no Ambiente Regulado (CCEAR) vigentes em 31 de dezembro de 2022 e com previsão de término de CCEAR não superior a 31 de dezembro de 2028, sendo que os contratos destas termelétricas à carvão mineral nacional terão seu termo final em 31 de dezembro de 2050, ficando determinado que caso os montantes definidos neste artigo não sejam contratados integralmente nos anos previstos por inexistência de oferta, as diferenças deverão ser contratadas nos anos subsequentes até que seja atingido o valor total de capacidade definido para cada objetivo.

.....

....

§ 12. A contratação a ser feita na forma do art. 3º-A da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, deverá considerar a disponibilidade de potência e o custo do combustível adquirido para a flexibilidade requerida.

§ 13. A potência instalada de novas térmicas que serão contratadas na Região Centro-Oeste deverá ser dividida igualmente entre o Estado de Goiás e o Distrito Federal, mantida a inflexibilidade de 70% (setenta por cento), com contratação no primeiro semestre de 2025, para entrega até 1º de janeiro de 2031, e as novas térmicas que serão contratadas na Região Nordeste deverão garantir 500 MW (quinhentos megawatts) ao Estado do Piauí e 750 MW (setecentos e cinquenta megawatts) ao Estado do Maranhão, mantida a inflexibilidade de 70% (setenta por cento), com contratação no segundo trimestre de 2024, para entrega até 1º de janeiro de 2030 no Estado do Maranhão e até 1º de janeiro de 2031 no Estado do Piauí, e as novas térmicas que serão contratadas na Região Norte deverão garantir 250 MW (duzentos e cinquenta megawatts) ao Estado do Amapá, com contratação até o segundo semestre de 2024, e 750 MW (setecentos e cinquenta megawatts) ao Estado do Amazonas, mantida a inflexibilidade de 70% (setenta por cento), para entrega de energia até 1º de janeiro de 2027 no Estado do Amazonas e para entrega até 1º de janeiro de 2030 no Estado do Amapá.

§ 14. A contratação de 3.000 MW (três mil megawatts) de capacidade e energia associada de centrais hidrelétricas de até 50 MW (cinquenta megawatts) na Região Centro Oeste será

inicialmente de 2.000 MW (dois mil megawatts) até o segundo semestre de 2024, com entrega até 31 de dezembro de 2029, e de 1.000 MW (mil megawatts) até o primeiro trimestre de 2025, com entrega até 13 de dezembro de 2030, a contratação de 1.500 MW (mil e quinhentos megawatts) de capacidade e energia associada de centrais hidrelétricas de até 50 MW (cinquenta megawatts) nas Regiões Sul e Sudeste será inicialmente de 1.000 MW (mil megawatts), até o segundo semestre de 2024, com entrega até 31 de dezembro de 2029, e de 500 MW (quinhentos megawatts) até o primeiro trimestre de 2025, com entrega até 31 de dezembro de 2030, e a contratação de 400 WM (quatrocentos megawatts) de capacidade e energia associada de centrais hidrelétricas de até 50 MW (cinquenta megawatts) nas Regiões Norte e Nordeste será realizada até o segundo semestre de 2024 , com entrega até 31 de dezembro de 2029.

§ 15. Adicionalmente às disposições previstas no § 1º deste artigo, também deverão ser contratados 250 MW (duzentos e cinquenta megawatts) de energia proveniente do hidrogênio líquido a partir do etanol na Região Nordeste até o segundo semestre de 2024, com entrega até 31 de dezembro de 2029, e 300 MW (trezentos megawatts) de energia proveniente de eólicas na Região Sul até o segundo semestre de 2025, com entrega até 31 de dezembro de 2030.

§ 16. Caso os montantes definidos neste artigo não sejam contratados integralmente nos anos previstos por inexistência de oferta, as diferenças deverão ser contratadas nos anos subsequentes até que seja atingido o valor total de capacidade definido para cada objetivo, postergada a data de entrega da energia por igual prazo, e os montantes já contratados até a entrada em vigor deste parágrafo, deverão ser abatidos do total estabelecido para a unidade federativa.

§ 17. A contratação das termelétricas a carvão natural nacional de que trata o § 1º deste artigo terão início:

a) a partir de 1º de janeiro de 2025, para as termelétricas alcançadas pelo inciso V do caput do art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002; e

b) no quinto mês subsequente ao mês de término do CCEAR, para as termelétricas a carvão mineral nacional que possuem Contrato de Comercialização de Energia no Ambiente Regulado (CCEAR) vigentes em 31 de dezembro de 2022 e com previsão de término de CCEAR não superior a 31 de dezembro de 2028 deste parágrafo;

I - terá inflexibilidade contratual de 70% (setenta por cento) da capacidade instalada de cada usina ou em valor que possibilite quantidade correspondente ao consumo do montante mínimo de compra de carvão mineral nacional de que tratam as alíneas (a) e

(b) caput deste parágrafo;

II – terá a receita ou o preço de venda compostos dos seguintes itens:

a) receita fixa vinculada ao custo de combustível com a inflexibilidade contratual, que terá o valor unitário, em real por megawatt-hora (R\$/MWh), equivalente ao custo variável unitário (CVU) teto para geração a carvão mineral do Leilão de Energia Nova A-5/2021, com atualização desse valor até a data de contratação pelo mesmo critério de correção do referido leilão, aplicada a mesma regra de reajuste durante o período de contratação;

b) receita fixa vinculada aos demais itens, que seja contratualmente a diferença entre a receita fixa total contratual e a receita fixa vinculada ao custo de combustível, e que terá valor igual à:

1. receita fixa vinculada aos demais itens dos contratos vigentes em 31 de dezembro de 2022, mantidas as regras de reajuste contratuais, para as termelétricas da alínea (b) do caput deste parágrafo; e

2. média das receitas fixas vinculadas aos demais itens, devidamente recontratadas, nos termos da alínea (b) do caput deste parágrafo, e a ponderação da respectiva garantia física comprometida na recontratação, para as termelétricas alcançadas da alínea (a) do caput deste parágrafo;

c) receita variável, que terá o valor unitário, em R\$/MWh, equivalente ao CVU teto para geração a carvão mineral do Leilão A- 5/2021, com atualização desse valor até a data de contratação pelo mesmo critério de correção do referido leilão, aplicada a mesma regra de reajuste durante o período de contratação.

§ 18. As usinas contratadas na forma da alínea (a) do caput do § 17 deste artigo deixarão de fazer jus ao reembolso de que trata o inciso V do caput do art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002.”(NR)

**“Art.****4º**

I – o pagamento pela Eletrobras ou por suas subsidiárias, na forma definida pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), à Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), de que trata a Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, correspondente a 50% (cinquenta por cento) do valor adicionado à concessão pelos novos contratos, recursos que deverão ser utilizados prioritariamente no pagamento da Conta-covid e da Conta Escassez Hídrica;

(NR)

”(

**“Art.****7º**

§ 6º Os recursos previstos no *caput* deste artigo poderão ser utilizados para modicidade tarifária em busca de redução de impactos tarifários sobre as concessionárias de distribuição.”(NR)

**“Art.****23.**

I – consideradas as manifestações de concordância já protocoladas pelos geradores contratados de PCHs, centrais a biomassa e centrais eólicas, os seus contratos poderão ser prorrogados pelo prazo de 20 (vinte) anos, contado da data de vencimento do contrato atual, desde que haja concordância do gerador com as condições apresentadas;

II – os atos de outorga, caso ocorra a prorrogação dos contratos de que trata o inciso I deste *caput*, deverão ser estendidos pelo órgão competente, assegurada a manutenção do mecanismo estabelecido no art. 1º da Lei nº 13.203, de 8 de dezembro de 2015, pelo mesmo período de vigência dos contratos prorrogados, não impedindo o exercício pelo gerador, após essa extensão, da prorrogação onerosa estabelecida no art. 2º da Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013;

III – a aceitação da prorrogação prevista no inciso I deste *caput* implicará a alteração do preço atual para o preço-teto do Leilão A-6 de 2019 para empreendimentos sem outorga, corrigido pelo IPCA desde a data do leilão até a assinatura do aditivo, mantido esse índice ou outro que vier a substituí-lo durante o novo contrato;

IV – os empreendimentos referidos no inciso I deste *caput* que aderirem à prorrogação dos contratos existentes não terão direito aos descontos previstos no § 1º do art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996;

V – (revogado);

VI – o gerador poderá reduzir, a seu critério, montante de energia do contrato original, devendo para isso informar o total de energia a ser contratado antes da assinatura do aditivo.”(NR)

**Art. 22.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI N° 576, DE 2021 (SUBSTITUTIVO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS)

Disciplina o aproveitamento de potencial energético offshore; e altera as Leis nos 9.478, de 6 de agosto de 1997, 10.438, de 26 de abril de 2002, 9.427, de 26 de dezembro de 1996, 14.182, de 12 de julho de 2021, 10.848, de 15 de março de 2004, e 14.300, de 6 de janeiro de 2022.

**AUTORIA:** Câmara dos Deputados

**DOCUMENTOS:**

- [Texto do substitutivo da Câmara dos Deputados a projeto de lei do Senado](#)

**DESPACHO:** À Comissão de Serviços de Infraestrutura



Página da matéria

Substitutivo da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei nº 11.247 de 2018 do Senado Federal (PLS nº 484/17 na Casa de origem), que “Dispõe sobre a ampliação das atribuições institucionais relacionadas à Política Energética Nacional com o objetivo de promover o desenvolvimento da geração de energia elétrica a partir de fonte eólica localizada nas águas interiores, no mar territorial e na zona econômica exclusiva e da geração de energia elétrica a partir de fonte solar fotovoltaica”.

Dê-se ao projeto a seguinte redação:

Disciplina o aproveitamento de potencial energético *offshore*; e altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, 10.438, de 26 de abril de 2002, 9.427, de 26 de dezembro de 1996, 14.182, de 12 de julho de 2021, 10.848, de 15 de março de 2004, e 14.300, de 6 de janeiro de 2022.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o aproveitamento de bens da União para a geração de energia elétrica a partir de empreendimento *offshore*.

§ 1º As atividades de que trata esta Lei estão inseridas na Política Energética Nacional, nos termos da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.

§ 2º O disposto nesta Lei não se aplica às atividades de geração de energia hidrelétrica e aos potenciais de recursos minerais.

Art. 2º O direito de uso de bens da União para aproveitamento de potencial para geração de energia elétrica

a partir de empreendimento *offshore* será objeto de outorga pelo Poder Executivo, mediante autorização ou concessão, nos termos desta Lei, bem como da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, no que couber.

Art. 3º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - *offshore*: ambiente marinho localizado em águas interiores de domínio da União, no mar territorial, na zona econômica exclusiva e na plataforma continental;

II - prisma: prisma vertical de profundidade coincidente com o leito subaquático, com superfície poligonal definida pelas coordenadas geográficas de seus vértices, onde poderão ser desenvolvidas atividades de geração de energia;

III - extensão da vida útil: troca de equipamentos do empreendimento com vistas a estender o tempo de operação e a vida útil regulatória;

IV - repotenciação: obras que visam ao ganho de potência da central geradora *offshore*, pela redefinição da potência nominal originalmente implantada ou pela elevação da potência máxima de operação, comprovadas no projeto originalmente construído;

V - descomissionamento: medidas executadas para promover o retorno de um sítio ao estado mais próximo possível de seu estado original, após o fim do ciclo de vida do empreendimento;

VI - Declaração de Interferência Prévia (DIP): declaração emitida pelo Poder Executivo com vistas a identificar a existência de interferência do prisma em outras instalações ou atividades;

VII – cessão de uso: contrato administrativo, por prazo determinado, firmado entre a União e o interessado no uso de área *offshore* para exploração de geração de energia elétrica.

Parágrafo único. As expressões “mar territorial”, “plataforma continental” e “zona econômica exclusiva” constantes do inciso I do *caput* deste artigo abrangem as áreas a que se referem os incisos V e VI do *caput* do art. 20 da Constituição Federal e correspondem às disposições da Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, bem como da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Art. 4º São princípios e fundamentos da geração de energia elétrica a partir do aproveitamento de potencial *offshore*:

I – desenvolvimento sustentável;

II – geração de emprego e renda no País;

III – racionalidade no uso dos recursos naturais com vistas ao fortalecimento da segurança energética;

IV – estudo e desenvolvimento de novas tecnologias de energia renovável a partir do aproveitamento da área *offshore*, incluído seu uso de modo a viabilizar a redução de emissões de carbono durante a produção de energia, como na extração de hidrogênio resultante da utilização de energia elétrica produzida de empreendimento *offshore*;

V – desenvolvimento local e regional, preferencialmente com o investimento em infraestrutura e na indústria nacional, bem como com ações que reduzam a desigualdade e promovam a inclusão social, a diversidade, a

evolução tecnológica, o melhor aproveitamento das matrizes energéticas e sua exploração;

VI - harmonização do conhecimento, da mentalidade, da rotina, dos modos de vida e usos tradicionais e das práticas marítimas com o respeito às atividades que tenham o mar e o solo marinho como meio ou objeto de afetação, bem como demais corpos hídricos sob domínio da União;

VII - proteção e defesa do meio ambiente e da cultura oceânica;

VIII - harmonização do desenvolvimento do empreendimento offshore com a paisagem cultural e natural nos sítios turísticos do País;

IX - transparência; e

X - consulta livre, prévia e informada aos povos e comunidades afetadas pelo empreendimento offshore.

Art. 5º A cessão de uso de bens da União para geração de energia elétrica a partir de empreendimento offshore nos termos desta Lei poderá ser ofertada de acordo com os seguintes procedimentos, conforme o regulamento:

I - oferta permanente: procedimento no qual o poder concedente delimita prismas para exploração a partir da solicitação de interessados, na modalidade de autorização;

II - oferta planejada: procedimento no qual o poder concedente oferece prismas pré-delimitados para exploração conforme planejamento espacial do órgão competente, na modalidade de concessão, mediante procedimento licitatório.

§ 1º O regulamento disporá sobre:

I - a definição locacional prévia de setores em que poderão ser definidos prismas a partir de sugestão de interessados ou por delimitação planejada própria;

II - o procedimento para apresentação por interessados, a qualquer tempo, de sugestões de prospectos de prismas, exigida a apresentação de estudo preliminar da área, com definição locacional, análise do potencial energético e avaliação preliminar do grau de impacto socioambiental;

III - o procedimento de solicitação de DIP relativa a cada prospecto de prisma sugerido, incluídos taxas e prazos pertinentes;

IV - as sanções e as penalidades aplicáveis em caso de não cumprimento das obrigações da outorga.

§ 2º Caso a avaliação de prospectos a que se refere o inciso II do § 1º conclua pela inviabilidade de seu atendimento conjunto na delimitação ou redefinição dos prismas energéticos, sua oferta dar-se-á nos termos do inciso II do *caput* deste artigo.

Art. 6º Compete ao Poder Executivo, na definição dos prismas a serem ofertados em processos de outorga, observar a harmonização das políticas públicas dos órgãos da União, de forma a evitar ou a mitigar potenciais conflitos no uso dessas áreas, bem como as vedações previstas no § 1º deste artigo.

§ 1º É vedada a constituição de prismas em áreas coincidentes com:

I - blocos licitados no regime de concessão ou de partilha de produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos, ou sob regime de cessão onerosa, no período de vigência dos contratos e respectivas prorrogações;

II - rotas de navegação marítima, fluvial, lacustre ou aérea;

III - áreas protegidas pela legislação ambiental;

IV - áreas tombadas como paisagem cultural e natural nos sítios turísticos do País;

V - áreas reservadas para a realização de exercícios pelas Forças Armadas;

VI - áreas designadas como Termo de Autorização de Uso Sustentável (Taus) no mar territorial.

§ 2º Poderão ser constituídos prismas coincidentes com blocos licitados no regime de concessão ou de partilha de produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos, ou sob regime de cessão onerosa, desde que haja compatibilidade entre as atividades, nos termos do regulamento.

§ 3º O operador das áreas a que se refere o § 2º deste artigo deverá ser ouvido previamente à outorga do direito de uso de que trata esta Lei, e caberá a ele demonstrar a incompatibilidade entre as atividades.

§ 4º O operador da área a que se refere o § 2º deste artigo terá preferência para receber a outorga de que trata esta Lei, nos termos do regulamento.

§ 5º As áreas pertinentes aos incisos II, III, IV e V do § 1º deste artigo deverão ser estabelecidas pelo Poder Executivo.

§ 6º O Poder Executivo deverá definir a entidade pública responsável pela centralização dos requerimentos e dos procedimentos necessários para obtenção da DIP nos prospectos para definição de prisma energético, conforme o regulamento.

§ 7º Os prismas sob outorga na forma desta Lei poderão ser objeto de outorga para outras atividades, caso haja compatibilidade do uso múltiplo com o aproveitamento do potencial energético, atendidos os requisitos e os condicionantes técnicos, de segurança e ambientais das atividades pretendidas.

§ 8º O direito de comercializar créditos de carbono, ou ativos congêneres reconhecidos no âmbito de instrumentos de mitigação de emissões de gases de efeito estufa, oriundos da área outorgada poderá ser incluído no objeto da outorga, nos termos do regulamento.

§ 9º O licenciamento ambiental dos prismas outorgados pela União deverá observar os resultados do Planejamento Espacial Marinho (PEM).

Art. 7º Os prismas sob oferta permanente serão outorgados mediante manifestação por parte de interessados.

§ 1º O regulamento disporá sobre estudos e demais requisitos a serem exigidos para embasar as manifestações de interesse, inclusive quanto à disponibilidade de ponto de interconexão ao Sistema Interligado Nacional (SIN).

§ 2º Recebida manifestação de interesse em determinado prisma, o poder concedente deverá:

- I - publicá-la em extrato, inclusive na internet; e
- II - promover a abertura de processo de chamada pública, com prazo mínimo de 120 (cento e vinte) dias, para identificar a existência de outros interessados, os quais, para fins de participação na chamada pública, deverão apresentar qualificação obrigatória mínima, conforme disposto no art. 8º desta Lei.

§ 3º Se houver apenas uma manifestação de interesse em determinado prisma, o poder concedente poderá outorgar autorização nos termos do art. 8º desta Lei, desde que o interessado atenda aos requisitos de qualificação obrigatória mínima disciplinados no regulamento.

§ 4º Se houver mais de uma manifestação de interesse em determinado prisma que se sobreponha total ou parcialmente, o poder concedente deverá submetê-lo à oferta planejada.

Art. 8º O regulamento definirá os requisitos obrigatórios de qualificação técnica, econômico-financeira e jurídica e de promoção da indústria nacional a serem cumpridos pelo interessado em prisma energético resultante de oferta permanente e de oferta planejada.

§ 1º Caberá ao poder concedente definir o valor das respectivas participações governamentais no termo de outorga de cada prisma.

§ 2º Caberá ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, ouvido o Ministério de Minas e Energia, propor ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), os parâmetros de promoção da indústria nacional.

Art. 9º A outorga de prisma sob oferta planejada será precedida de processo licitatório.

§ 1º O poder concedente realizará os estudos ambientais pertinentes para definição e delimitação dos prismas e observará os instrumentos de planejamento e de políticas, planos e programas ambientais aplicáveis.

§ 2º Para efeito de habilitação dos participantes, deverão ser exigidas qualificações técnicas, econômico-financeiras e jurídicas que assegurem a viabilidade de

cumprimento do contrato, com vistas à efetiva implantação e operacionalização do empreendimento de aproveitamento energético *offshore*, nos termos do edital.

§ 3º O edital será acompanhado da minuta básica do respectivo termo de outorga e indicará, obrigatoriamente:

I - o prisma objeto da outorga;

II - as instalações de conexão ao SIN, incluídos as ampliações e os reforços na rede básica que terão sua execução sob responsabilidade da central de geração;

III - as participações governamentais referidas no art. 13 desta Lei;

IV - as obrigações e as garantias financeiras de descomissionamento;

V - os critérios de julgamento e respectivos fatores de ponderação;

VI - os requisitos de promoção da indústria nacional; e

VII - as sanções e as penalidades cabíveis em caso de não cumprimento das obrigações da outorga.

§ 4º No julgamento, será considerado como critério, além de outros que o edital expressamente estipular, o maior valor ofertado a título de participações governamentais, nos termos do art. 13 desta Lei, conforme disposto em edital.

§ 5º As instalações de conexão ao SIN de que trata o inciso II do § 3º deste artigo, desde que classificadas como de interesse restrito, poderão ser atualizadas por solução tecnicamente equivalente, a pedido do outorgado e a critério do Poder Executivo.

§ 6º O Poder Executivo poderá impor a necessidade de revisão das instalações de conexão ao SIN de que trata o inciso II do § 3º deste artigo na etapa de contratação do uso do sistema, caso o cronograma habilitado no processo licitatório para os empreendimentos de aproveitamento de potencial energético sob modalidade de outorga não seja cumprido.

§ 7º O Poder Executivo estabelecerá o procedimento para integração ao SIN dos empreendimentos de aproveitamento de potencial energético sob outorga e a obrigatoriedade de que os custos de interligação, bem como das ampliações e reforços necessários ao escoamento da energia, sejam de responsabilidade da central geradora.

§ 8º Os custos referidos no § 7º deste artigo poderão ser rateados por mais de uma central que vier a compartilhar as instalações, nos termos do regulamento que deverá assegurar o pleno custeio das instalações de conexão ao SIN e as eventuais ampliações e reforços para escoamento da energia.

§ 9º O disposto nos §§ 7º e 8º deste artigo não se aplica aos empreendimentos *offshore* destinados exclusivamente à autoprodução de energia, desde que não exista necessidade de conexão ao SIN ou ao sistema de distribuição de energia elétrica no continente.

Art. 10. A outorga do direito de uso de bens da União para geração de energia elétrica a partir de empreendimento *offshore* será feita por meio de autorização ou de concessão, que deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas obrigatórias:

I - a definição do prisma objeto da outorga;

II - as obrigações do outorgado quanto ao pagamento das participações governamentais, conforme o disposto no art. 13 desta Lei;

III - a obrigatoriedade de fornecimento à Aneel, pelo outorgado, de relatórios, de dados e de informações relativos às atividades desenvolvidas;

IV - o direito de o outorgado assentar ou alicerçar as estruturas destinadas à geração e à transmissão de energia elétrica no leito subaquático, desde que atendidas as normas da autoridade marítima e emitida a licença ambiental pelo órgão competente, observadas as disposições regulamentares;

V - a definição do espaço do leito aquático e do espaço subaquático do mar territorial, da plataforma continental, da zona econômica exclusiva e de outros corpos hídricos sob domínio da União, ou de servidões, que o outorgado venha a utilizar para passagem de dutos ou cabos, bem como o uso das áreas da União necessárias e suficientes ao seguimento do duto ou cabo até o destino final, sem prejuízo, quando subterrâneos, da destinação da superfície para outros usos, incluído espaço para sinalizações, desde que os usos concomitantes sejam compatíveis;

VI - o prazo da outorga, as metas do projeto, a duração de cada fase e os requisitos e procedimentos para sua renovação, cumpridas todas as obrigações da outorga original;

VII - as condições para extinção da outorga;

VIII - os requisitos de promoção da indústria nacional;

IX - as sanções e as penalidades cabíveis em caso de não cumprimento das obrigações da outorga; e

X - as demais obrigações do outorgado.

§ 1º É permitida a transferência do termo de outorga mediante prévia e expressa autorização do poder concedente, desde que o novo outorgado atenda aos requisitos técnicos, econômico-financeiros e jurídicos de que tratam o *caput* do art. 8º e o § 2º do art. 9º desta Lei.

§ 2º A autorização ou a concessão a que se refere o *caput* deste artigo não confere direito à exploração do serviço de geração de energia elétrica pelo cessionário, que dependerá de autorização outorgada pela Aneel conforme o disposto na Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

Art. 11. O contrato de cessão de uso deverá prever 2 (duas) fases, a de avaliação e a de execução.

§ 1º Na fase de avaliação, deverão ser realizados os seguintes estudos para determinação da viabilidade do empreendimento:

I - análise de viabilidade técnica e econômica;

II - estudo prévio de impacto ambiental, a ser realizado para a análise da viabilidade ambiental do empreendimento no procedimento de licenciamento ambiental, nos termos do inciso IV do § 1º do art. 225 da Constituição Federal;

III - avaliação das externalidades dos empreendimentos, bem como de sua compatibilidade e integração com as demais atividades locais, inclusive quanto à segurança marítima, fluvial, lacustre e aeronáutica;

IV - informações georreferenciadas sobre o potencial energético do prisma, incluídos dados sobre velocidade dos ventos, amplitude das ondas, correntes marítimas e outras

informações de natureza climática e geológica, conforme o regulamento.

§ 2º As informações de que trata este artigo integrarão o banco de dados do inventário brasileiro de energia *offshore*, de acesso público, admitida a definição de prazo de confidencialidade para sua divulgação, conforme o regulamento.

§ 3º Antes da conclusão do prazo definido no contrato de cessão de uso para a fase de avaliação, o outorgado apresentará declaração de viabilidade acompanhada de metas de implantação e operação do empreendimento, conforme o regulamento.

§ 4º A não apresentação da declaração de viabilidade no prazo de duração da fase de avaliação implicará a extinção da outorga em relação ao respectivo prisma, e o outorgado não fará jus a reembolso ou a resarcimento de qualquer valor adimplido a título de participações governamentais, de indenização ou de benfeitorias.

§ 5º Na fase de execução, serão realizadas as atividades de implantação e operação do empreendimento de aproveitamento de potencial energético *offshore* no respectivo prisma.

Art. 12. O outorgado fica obrigado a:

I - adotar as medidas necessárias para a conservação do mar territorial, da plataforma continental e da zona econômica exclusiva, com destaque para o objeto da outorga e dos respectivos recursos naturais, para a segurança da navegação, das pessoas e dos equipamentos e para a proteção do meio ambiente;

II - realizar projeto de monitoramento ambiental do empreendimento em todas as suas fases, conforme o regulamento;

III - garantir o descomissionamento das instalações em conformidade com o art. 15 desta Lei;

IV - comunicar à ANP ou à Agência Nacional de Mineração (ANM), imediatamente, a descoberta de indício, sudação ou ocorrência de qualquer jazida de petróleo, de gás natural, de outros hidrocarbonetos ou minerais de interesse comercial ou estratégico, conforme o regulamento;

V - comunicar ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) a descoberta de bem considerado patrimônio histórico, artístico ou cultural, material ou imaterial;

VI - responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar o dano decorrente das atividades de implantação do empreendimento *offshore* de geração e transmissão de energia elétrica objeto da outorga, com ressarcimento à União dos ônus que esta venha a suportar em consequência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do outorgado;

VII - adotar as melhores práticas internacionais do setor elétrico e das operações *offshore*, bem como obedecer às normas e aos procedimentos ambientais, técnicos e científicos pertinentes.

Art. 13. O instrumento convocatório e o termo de outorga dele resultante disporão sobre as seguintes participações governamentais obrigatórias:

I - bônus de assinatura, que terá seu valor estabelecido no edital e no respectivo termo de outorga e

corresponderá ao pagamento ofertado na proposta para obtenção da outorga;

II - taxa de ocupação da área, calculada em real por quilômetro quadrado (R\$/km<sup>2</sup>), cujo pagamento será realizado anualmente;

III - participação proporcional, que será paga mensalmente, a partir da data de entrada em operação comercial, correspondente a percentual, a ser estabelecido no edital, do valor da energia gerada pelo empreendimento, calculado conforme o regulamento.

§ 1º O regulamento disporá sobre a apuração, o pagamento e as sanções pelo inadimplemento ou mora relativos às participações governamentais devidas pelos outorgados.

§ 2º O pagamento do valor correspondente ao bônus de assinatura deverá constar do edital ou do ato convocatório.

Art. 14. A distribuição das participações governamentais previstas no art. 13 desta Lei será feita conforme os seguintes critérios:

I - para o bônus de assinatura e para a taxa de ocupação da área, o valor será destinado à União;

II - para a participação proporcional, o valor será distribuído na seguinte proporção:

a) 50% (cinquenta por cento) para a União;

b) 12,5% (doze inteiros e cinco décimos por cento) para os Estados confrontantes nos quais estão situadas as retroáreas de conexão ao SIN e eventuais reforços necessários para o escoamento da energia;

c) 12,5% (doze inteiros e cinco décimos por cento) para os Municípios confrontantes nos quais estão situadas as

retroáreas de instalações para conexão ao SIN e eventuais reforços necessários para o escoamento da energia;

d) 10% (dez por cento) para os Estados e o Distrito Federal, rateados na proporção do Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal (FPE);

e) 10% (dez por cento) para os Municípios, rateados na proporção do Fundo de Participação dos Municípios (FPM);

f) 5% (cinco por cento) para projetos de desenvolvimento sustentável e econômico habilitados pelo Poder Executivo da União, destinados e repartidos de maneira justa e equitativa às comunidades impactadas nos Municípios confrontantes, conforme o regulamento.

Parágrafo único. Os valores recebidos pela União decorrentes da taxa de ocupação da área deverão ser aplicados prioritariamente em ações destinadas a pesquisa, desenvolvimento e inovação associadas a energia e indústria.

Art. 15. Todos os atos de outorga dos projetos de geração offshore deverão conter cláusulas com disposições sobre o respectivo descomissionamento, nos termos do regulamento.

§ 1º O abandono ou o reconhecimento da caducidade não desobrigam da realização de todos os atos previstos para descomissionamento nem do pagamento dos valores devidos pelas participações.

§ 2º A remoção das estruturas do empreendimento considerará o impacto ambiental na formação e na manutenção de recifes artificiais, conforme o regulamento.

Art. 16. As outorgas para finalidades previstas nesta Lei e anteriores à sua entrada em vigor são válidas pelo prazo fixado no termo de outorga.

Art. 17. O CNPE deverá estabelecer as diretrizes necessárias para o cumprimento do disposto no § 1º do art. 5º, no § 4º do art. 6º e no art. 8º desta Lei e determinar a adoção das medidas necessárias para a regulamentação do aproveitamento de geração de energia elétrica *offshore*, com indicação de prazo, agências reguladoras e demais entidades competentes do Poder Executivo, entre outras disposições.

Art. 18. Aplicam-se subsidiariamente ao aproveitamento de potencial energético *offshore*, no que não forem conflitantes com esta Lei, as Leis nºs 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, 9.074, de 7 de julho de 1995, e 14.133, de 1º de abril de 2021 (Lei de Licitações e Contratos Administrativos).

Art. 19. O *caput* do art. 1º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos XIX e XX:

"Art. 1º .....  
.....

XIX - promover o aproveitamento econômico racional e sustentável do potencial para geração de energia elétrica no mar territorial, na plataforma continental, na zona econômica exclusiva ou em outros corpos hídricos sob domínio da União; e

XX - incentivar a geração de energia elétrica a partir do aproveitamento de potencial energético *offshore*." (NR)

Art. 20. A Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 27-A:

"Art. 27-A. Cabe ao órgão competente do Poder Executivo coordenar os leilões de energia elétrica para empreendimentos de geração localizados no mar territorial, na plataforma continental, na zona econômica exclusiva ou em outros corpos hídricos sob domínio da União, bem como os leilões de transmissão para interconexão com a rede básica do Sistema Interligado Nacional (SIN)."

Art. 21. O art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 26. ....  
.....

§ 1º-D Para novos empreendimentos de geração hidrelétricos e termelétricos que utilizam biomassa, biogás, biometano e resíduos sólidos urbanos como fonte de combustível, com potência instalada de até 30 MW (trinta megawatts), os descontos serão mantidos em 50% (cinquenta por cento) por 5 (cinco) anos adicionais e em 25% (vinte e cinco por cento) por outros 5 (cinco) anos, contados da data de publicação deste parágrafo.

.....  
§ 1º-K Fica garantido aos empreendimentos a que se referem os incisos I e II do § 1º-C prazo adicional de 36 (trinta e seis) meses para a entrada em operação de todas as suas unidades geradoras,

mantido o direito aos percentuais de redução de que tratam os §§ 1º, 1º-A e 1º-B deste artigo.

§ 1º-L Após a entrada em operação de todas as unidades geradoras referidas nos incisos I e II do § 1º-C, a contabilização da redução de que tratam os §§ 1º, 1º-A e 1º-B deste artigo será feita retroativamente a partir da data de entrada em operação de cada unidade geradora.

....." (NR)

Art. 22. A Lei nº 14.182, de 12 de julho de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 1º .....

§ 1º A desestatização da Eletrobras será executada na modalidade de aumento do capital social, por meio da subscrição pública de ações ordinárias com renúncia do direito de subscrição pela União, e serão realizadas a outorga de novas concessões de geração de energia elétrica pelo prazo de 30 (trinta) anos, contado da data de assinatura dos novos contratos referidos no *caput* deste artigo, e a contratação pelo poder concedente de geração termelétrica movida a gás natural, na modalidade de contratação de reserva de capacidade, com inflexibilidade de, no mínimo, 70% (setenta por cento), com período de suprimento de 15 (quinze) anos, ao preço máximo equivalente ao preço-teto para geração a gás natural do Leilão A-6 de 2019, com atualização desse valor até a data de publicação do edital específico pelo mesmo critério de correção do

Leilão A-6 de 2019, considerado na composição do preço de geração a ser calculado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE) o valor da molécula de gás entregue na central de geração, o qual será obtido mediante chamada pública a ser realizada pelos governos estaduais, por meio de sua distribuidora de gás local, no montante de 1.250 MW (mil duzentos e cinquenta megawatts) na Região Nordeste, nas regiões metropolitanas das unidades federativas ou na Região Integrada de Desenvolvimento (Ride), constituída de agrupamento de Municípios abrangidos por diferentes unidades federativas, que não possuam na sua capital ponto de suprimento de gás canalizado na data de publicação desta Lei, no montante de 1.000 MW (mil megawatts) na Região Norte distribuídos nas capitais dos Estados ou na região metropolitana ou na Ride, constituída de agrupamento de Municípios abrangidos por diferentes unidades federativas, no montante de 1.000 MW (mil megawatts) na Região Centro-Oeste nas capitais dos Estados ou na região metropolitana ou na Ride, constituída de agrupamento de Municípios que não possuam ponto de suprimento de gás canalizado na data de publicação desta Lei, abrangidos por diferentes unidades federativas, no montante de 1.000 MW (mil megawatts) na Região Sudeste, divididos igualmente no Triângulo Mineiro e em região atendida pela Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), além da prorrogação dos contratos de Pequenas Centrais

Hidrelétricas (PCHs), centrais a biomassa e centrais eólicas do Programa de Incentivos às Fontes Alternativas de Energia Elétrica (Proinfa) por 20 (vinte) anos, ao preço máximo equivalente ao teto estabelecido para geração da fonte específica do Leilão A-6 de 2019 para empreendimentos sem outorga, bem como a contratação até 2025 de reserva de capacidade e energia associada proveniente de centrais hidrelétricas de até 50 MW (cinquenta megawatts) no montante de 3.000 MW (três mil megawatts) na Região Centro-Oeste, 1.500 MW (mil e quinhentos megawatts) nas Regiões Sul e Sudeste e 400 MW (quatrocentos megawatts) nas Regiões Norte e Nordeste, com período de suprimento de 25 (vinte e cinco) anos, ao preço máximo equivalente ao teto estabelecido para geração da fonte específica do Leilão A-6 de 2019 para empreendimentos sem outorga, com atualização desse valor até a data de publicação do edital específico pelo mesmo critério de correção do Leilão A-6 de 2019, respeitado o estabelecido no art. 23 desta Lei.

.....  
§ 12. A contratação a ser feita na forma do art. 3º-A da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, deverá considerar a disponibilidade de potência e o custo do combustível adquirido para a flexibilidade requerida.

§ 13. A potência instalada de novas térmicas que serão contratadas na Região Centro-

Oeste deverá ser dividida igualmente entre o Estado de Goiás e o Distrito Federal, mantida a inflexibilidade de 70% (setenta por cento), com contratação no primeiro semestre de 2025, para entrega até 1º de janeiro de 2031, e as novas térmicas que serão contratadas na Região Nordeste deverão garantir 500 MW (quinhentos megawatts) ao Estado do Piauí e 750 MW (setecentos e cinquenta megawatts) ao Estado do Maranhão, mantida a inflexibilidade de 70% (setenta por cento), com contratação no segundo trimestre de 2024, para entrega até 1º de janeiro de 2030 no Estado do Maranhão e até 1º de janeiro de 2031 no Estado do Piauí, e as novas térmicas que serão contratadas na Região Norte deverão garantir 250 MW (duzentos e cinquenta megawatts) ao Estado do Amapá, com contratação até o segundo semestre de 2024, e 750 MW (setecentos e cinquenta megawatts) ao Estado do Amazonas, mantida a inflexibilidade de 70% (setenta por cento), para entrega de energia até 1º de janeiro de 2027 no Estado do Amazonas e para entrega até 1º de janeiro de 2030 no Estado do Amapá.

§ 14. A contratação de 3.000 MW (três mil megawatts) de capacidade e energia associada de centrais hidrelétricas de até 50 MW (cinquenta megawatts) na Região Centro Oeste será inicialmente de 2.000 MW (dois mil megawatts) até o segundo semestre de 2024, com entrega até 31 de dezembro de 2029, e de 1.000 MW (mil megawatts) até o primeiro

trimestre de 2025, com entrega até 31 de dezembro de 2030, a contratação de 1.500 MW (mil e quinhentos megawatts) de capacidade e energia associada de centrais hidrelétricas de até 50 MW (cinquenta megawatts) na Região Sul e Sudeste será inicialmente de 1.000 MW (mil megawatts), até o segundo semestre de 2024, com entrega até 31 de dezembro de 2029, e de 500 MW (quinhentos megawatts) até o primeiro trimestre de 2025, com entrega até 31 de dezembro de 2030, e a contratação de 400 MW (quatrocentos megawatts) de capacidade e energia associada de centrais hidrelétricas de até 50 MW (cinquenta megawatts) na Região Norte e Nordeste será realizada até o segundo semestre de 2024, com entrega até 31 de dezembro de 2029.

§ 15. Adicionalmente às disposições previstas no § 1º deste artigo, também deverão ser contratados 250 MW (duzentos e cinquenta megawatts) de energia proveniente do hidrogênio líquido a partir do etanol na Região Nordeste até o segundo semestre de 2024, com entrega até 31 de dezembro de 2029, e 300 MW (trezentos megawatts) de energia proveniente de eólicas na Região Sul até o segundo semestre de 2025, com entrega até 31 de dezembro de 2030.

§ 16. Caso os montantes definidos neste artigo não sejam contratados integralmente nos anos previstos por inexistência de oferta, as diferenças deverão ser contratadas nos anos subsequentes até

que seja atingido o valor total de capacidade definido para cada objetivo, postergada a data de entrega da energia por igual prazo, e os montantes já contratados até a entrada em vigor deste parágrafo deverão ser abatidos do total estabelecido para a unidade federativa." (NR)

"Art. 4º .....

I - o pagamento pela Eletrobras ou por suas subsidiárias, na forma definida pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), à Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), de que trata a Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, correspondente a 50% (cinquenta por cento) do valor adicionado à concessão pelos novos contratos, recursos que deverão ser utilizados prioritariamente no pagamento da Conta-covid e da Conta Escassez Hídrica;

....." (NR)

"Art. 7º .....

.....  
§ 6º Os recursos previstos no *caput* deste artigo poderão ser utilizados para modicidade tarifária em busca de redução de impactos tarifários sobre as concessionárias de distribuição." (NR)

"Art. 23. .....

I - consideradas as manifestações de concordância já protocoladas pelos geradores contratados de PCHs, centrais a biomassa e centrais eólicas, os seus contratos poderão ser prorrogados pelo prazo de 20 (vinte) anos, contado da data de

vencimento do contrato atual, desde que haja concordância do gerador com as condições apresentadas;

II – os atos de outorga, caso ocorra a prorrogação dos contratos de que trata o inciso I deste *caput*, deverão ser estendidos pelo órgão competente, assegurada a manutenção do mecanismo estabelecido no art. 1º da Lei nº 13.203, de 8 de dezembro de 2015, pelo mesmo período de vigência dos contratos prorrogados, não impedindo o exercício pelo gerador, após essa extensão, da prorrogação onerosa estabelecida no art. 2º da Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013;

III – a aceitação da prorrogação prevista no inciso I deste *caput* implicará a alteração do preço atual para o preço-teto do Leilão A-6 de 2019 para empreendimentos sem outorga, corrigido pelo IPCA desde a data do leilão até a assinatura do aditivo, mantido esse índice ou outro que vier a substituí-lo durante o novo contrato;

IV – os empreendimentos referidos no inciso I deste *caput* que aderirem à prorrogação dos contratos existentes não terão direito aos descontos previstos no § 1º do art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996;

V – (revogado);

VI – o gerador poderá reduzir, a seu critério, montante de energia do contrato original,

devendo para isso informar o total de energia a ser contratado antes da assinatura do aditivo." (NR)

Art. 23. O art. 3º-A da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 4º e 5º:

"Art. 3º-A .....  
.....

§ 4º A contratação de reserva de capacidade de que trata o *caput* deste artigo será feita na forma de energia de reserva e deverá contemplar:

I - as termelétricas alcançadas pelo inciso V do *caput* do art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, em quantidade correspondente ao consumo do montante mínimo de compra de carvão mineral nacional estipulado nos contratos de fornecimento vigentes em 31 de dezembro de 2022;

II - as termelétricas a carvão mineral nacional que possuem Contrato de Comercialização de Energia no Ambiente Regulado (CCEAR) vigentes em 31 de dezembro de 2022 e com previsão de término de CCEAR não superior a 31 de dezembro de 2028.

§ 5º A contratação de que trata o § 4º deste artigo:

I - terá seu termo final em 31 de dezembro de 2050;

II - terá início:

a) a partir de 1º de janeiro de 2025, para as termelétricas alcançadas pelo inciso I do § 4º deste artigo; e

b) no quinto mês subsequente ao mês do término do CCEAR, para as termelétricas alcançadas pelo inciso II do § 4º deste artigo;

III - terá inflexibilidade contratual de 70% (setenta por cento) da capacidade instalada de cada usina ou em valor que possibilite quantidade correspondente ao consumo do montante mínimo de compra de carvão mineral nacional de que tratam os incisos I e II do § 4º deste artigo;

IV - terá a receita ou o preço de venda compostos dos seguintes itens:

a) receita fixa vinculada ao custo de combustível com a inflexibilidade contratual, que terá o valor unitário, em real por megawatt-hora (R\$/MWh), equivalente ao custo variável unitário (CVU) teto para geração a carvão mineral do Leilão de Energia Nova A-5/2021, com atualização desse valor até a data de contratação pelo mesmo critério de correção do referido leilão, aplicada a mesma regra de reajuste durante o período de contratação;

b) receita fixa vinculada aos demais itens, que seja contratualmente a diferença entre a receita fixa total contratual e a receita fixa vinculada ao custo de combustível, e que terá valor igual à:

1. receita fixa vinculada aos demais itens dos contratos vigentes em 31 de dezembro de 2022, mantidas as regras de reajuste contratuais, para as

termelétricas alcançadas pelo inciso II do § 4º deste artigo; e

2. média das receitas fixas vinculadas aos demais itens, devidamente recontratadas, nos termos do inciso II do § 4º, e a ponderação da respectiva garantia física comprometida na recontratação, para as termelétricas alcançadas pelo inciso I do § 4º deste artigo;

c) receita variável, que terá o valor unitário, em R\$/MWh, equivalente ao CVU teto para geração a carvão mineral do Leilão A-5/2021, com atualização desse valor até a data de contratação pelo mesmo critério de correção do referido leilão, aplicada a mesma regra de reajuste durante o período de contratação.

§ 6º As usinas contratadas na forma do inciso I do § 4º deste artigo deixarão de fazer jus ao reembolso de que trata o inciso V do *caput* do art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002.” (NR)

Art. 24. O § 3º do art. 26 da Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 26. ....  
.....

§ 3º Os empreendimentos referidos no inciso II do *caput* deste artigo, além das disposições dos arts. 4º, 5º e 6º desta Lei, devem observar os seguintes prazos para dar início à injeção de energia pela central geradora, contados da data de

assinatura do Contrato de Uso do Sistema de Distribuição (CUSD) :

.....  
II - 24 (vinte e quatro) meses para minigeradores de fonte solar; ou

....." (NR)

Art. 25. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de dezembro de 2023.

SÓSTENES CAVALCANTE  
2º Vice-Presidente no exercício da Presidência

Substitutivo da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei nº 11.247 de 2018 do Senado Federal (PLS nº 484/17 na Casa de origem), que “Dispõe sobre a ampliação das atribuições institucionais relacionadas à Política Energética Nacional com o objetivo de promover o desenvolvimento da geração de energia elétrica a partir de fonte eólica localizada nas águas interiores, no mar territorial e na zona econômica exclusiva e da geração de energia elétrica a partir de fonte solar fotovoltaica”.

Dê-se ao projeto a seguinte redação:

Disciplina o aproveitamento de potencial energético *offshore*; e altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, 10.438, de 26 de abril de 2002, 9.427, de 26 de dezembro de 1996, 14.182, de 12 de julho de 2021, 10.848, de 15 de março de 2004, e 14.300, de 6 de janeiro de 2022.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o aproveitamento de bens da União para a geração de energia elétrica a partir de empreendimento *offshore*.

§ 1º As atividades de que trata esta Lei estão inseridas na Política Energética Nacional, nos termos da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.

§ 2º O disposto nesta Lei não se aplica às atividades de geração de energia hidrelétrica e aos potenciais de recursos minerais.

Art. 2º O direito de uso de bens da União para aproveitamento de potencial para geração de energia elétrica

---

a partir de empreendimento *offshore* será objeto de outorga pelo Poder Executivo, mediante autorização ou concessão, nos termos desta Lei, bem como da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, no que couber.

Art. 3º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - *offshore*: ambiente marinho localizado em águas interiores de domínio da União, no mar territorial, na zona econômica exclusiva e na plataforma continental;

II - prisma: prisma vertical de profundidade coincidente com o leito subaquático, com superfície poligonal definida pelas coordenadas geográficas de seus vértices, onde poderão ser desenvolvidas atividades de geração de energia;

III - extensão da vida útil: troca de equipamentos do empreendimento com vistas a estender o tempo de operação e a vida útil regulatória;

IV - repotenciação: obras que visam ao ganho de potência da central geradora *offshore*, pela redefinição da potência nominal originalmente implantada ou pela elevação da potência máxima de operação, comprovadas no projeto originalmente construído;

V - descomissionamento: medidas executadas para promover o retorno de um sítio ao estado mais próximo possível de seu estado original, após o fim do ciclo de vida do empreendimento;

VI - Declaração de Interferência Prévia (DIP): declaração emitida pelo Poder Executivo com vistas a identificar a existência de interferência do prisma em outras instalações ou atividades;

VII – cessão de uso: contrato administrativo, por prazo determinado, firmado entre a União e o interessado no uso de área *offshore* para exploração de geração de energia elétrica.

Parágrafo único. As expressões “mar territorial”, “plataforma continental” e “zona econômica exclusiva” constantes do inciso I do *caput* deste artigo abrangem as áreas a que se referem os incisos V e VI do *caput* do art. 20 da Constituição Federal e correspondem às disposições da Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, bem como da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Art. 4º São princípios e fundamentos da geração de energia elétrica a partir do aproveitamento de potencial *offshore*:

I – desenvolvimento sustentável;

II – geração de emprego e renda no País;

III – racionalidade no uso dos recursos naturais com vistas ao fortalecimento da segurança energética;

IV – estudo e desenvolvimento de novas tecnologias de energia renovável a partir do aproveitamento da área *offshore*, incluído seu uso de modo a viabilizar a redução de emissões de carbono durante a produção de energia, como na extração de hidrogênio resultante da utilização de energia elétrica produzida de empreendimento *offshore*;

V – desenvolvimento local e regional, preferencialmente com o investimento em infraestrutura e na indústria nacional, bem como com ações que reduzam a desigualdade e promovam a inclusão social, a diversidade, a

evolução tecnológica, o melhor aproveitamento das matrizes energéticas e sua exploração;

VI - harmonização do conhecimento, da mentalidade, da rotina, dos modos de vida e usos tradicionais e das práticas marítimas com o respeito às atividades que tenham o mar e o solo marinho como meio ou objeto de afetação, bem como demais corpos hídricos sob domínio da União;

VII - proteção e defesa do meio ambiente e da cultura oceânica;

VIII - harmonização do desenvolvimento do empreendimento offshore com a paisagem cultural e natural nos sítios turísticos do País;

IX - transparência; e

X - consulta livre, prévia e informada aos povos e comunidades afetadas pelo empreendimento offshore.

Art. 5º A cessão de uso de bens da União para geração de energia elétrica a partir de empreendimento offshore nos termos desta Lei poderá ser ofertada de acordo com os seguintes procedimentos, conforme o regulamento:

I - oferta permanente: procedimento no qual o poder concedente delimita prismas para exploração a partir da solicitação de interessados, na modalidade de autorização;

II - oferta planejada: procedimento no qual o poder concedente oferece prismas pré-delimitados para exploração conforme planejamento espacial do órgão competente, na modalidade de concessão, mediante procedimento licitatório.

§ 1º O regulamento disporá sobre:

I - a definição locacional prévia de setores em que poderão ser definidos prismas a partir de sugestão de interessados ou por delimitação planejada própria;

II - o procedimento para apresentação por interessados, a qualquer tempo, de sugestões de prospectos de prismas, exigida a apresentação de estudo preliminar da área, com definição locacional, análise do potencial energético e avaliação preliminar do grau de impacto socioambiental;

III - o procedimento de solicitação de DIP relativa a cada prospecto de prisma sugerido, incluídos taxas e prazos pertinentes;

IV - as sanções e as penalidades aplicáveis em caso de não cumprimento das obrigações da outorga.

§ 2º Caso a avaliação de prospectos a que se refere o inciso II do § 1º conclua pela inviabilidade de seu atendimento conjunto na delimitação ou redefinição dos prismas energéticos, sua oferta dar-se-á nos termos do inciso II do *caput* deste artigo.

Art. 6º Compete ao Poder Executivo, na definição dos prismas a serem ofertados em processos de outorga, observar a harmonização das políticas públicas dos órgãos da União, de forma a evitar ou a mitigar potenciais conflitos no uso dessas áreas, bem como as vedações previstas no § 1º deste artigo.

§ 1º É vedada a constituição de prismas em áreas coincidentes com:

I - blocos licitados no regime de concessão ou de partilha de produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos, ou sob regime de cessão onerosa, no período de vigência dos contratos e respectivas prorrogações;

II - rotas de navegação marítima, fluvial, lacustre ou aérea;

III - áreas protegidas pela legislação ambiental;

IV - áreas tombadas como paisagem cultural e natural nos sítios turísticos do País;

V - áreas reservadas para a realização de exercícios pelas Forças Armadas;

VI - áreas designadas como Termo de Autorização de Uso Sustentável (Taus) no mar territorial.

§ 2º Poderão ser constituídos prismas coincidentes com blocos licitados no regime de concessão ou de partilha de produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos, ou sob regime de cessão onerosa, desde que haja compatibilidade entre as atividades, nos termos do regulamento.

§ 3º O operador das áreas a que se refere o § 2º deste artigo deverá ser ouvido previamente à outorga do direito de uso de que trata esta Lei, e caberá a ele demonstrar a incompatibilidade entre as atividades.

§ 4º O operador da área a que se refere o § 2º deste artigo terá preferência para receber a outorga de que trata esta Lei, nos termos do regulamento.

§ 5º As áreas pertinentes aos incisos II, III, IV e V do § 1º deste artigo deverão ser estabelecidas pelo Poder Executivo.

§ 6º O Poder Executivo deverá definir a entidade pública responsável pela centralização dos requerimentos e dos procedimentos necessários para obtenção da DIP nos prospectos para definição de prisma energético, conforme o regulamento.

§ 7º Os prismas sob outorga na forma desta Lei poderão ser objeto de outorga para outras atividades, caso haja compatibilidade do uso múltiplo com o aproveitamento do potencial energético, atendidos os requisitos e os condicionantes técnicos, de segurança e ambientais das atividades pretendidas.

§ 8º O direito de comercializar créditos de carbono, ou ativos congêneres reconhecidos no âmbito de instrumentos de mitigação de emissões de gases de efeito estufa, oriundos da área outorgada poderá ser incluído no objeto da outorga, nos termos do regulamento.

§ 9º O licenciamento ambiental dos prismas outorgados pela União deverá observar os resultados do Planejamento Espacial Marinho (PEM).

Art. 7º Os prismas sob oferta permanente serão outorgados mediante manifestação por parte de interessados.

§ 1º O regulamento disporá sobre estudos e demais requisitos a serem exigidos para embasar as manifestações de interesse, inclusive quanto à disponibilidade de ponto de interconexão ao Sistema Interligado Nacional (SIN).

§ 2º Recebida manifestação de interesse em determinado prisma, o poder concedente deverá:

- I - publicá-la em extrato, inclusive na internet; e
- II - promover a abertura de processo de chamada pública, com prazo mínimo de 120 (cento e vinte) dias, para identificar a existência de outros interessados, os quais, para fins de participação na chamada pública, deverão apresentar qualificação obrigatória mínima, conforme disposto no art. 8º desta Lei.

---

§ 3º Se houver apenas uma manifestação de interesse em determinado prisma, o poder concedente poderá outorgar autorização nos termos do art. 8º desta Lei, desde que o interessado atenda aos requisitos de qualificação obrigatória mínima disciplinados no regulamento.

§ 4º Se houver mais de uma manifestação de interesse em determinado prisma que se sobreponha total ou parcialmente, o poder concedente deverá submetê-lo à oferta planejada.

Art. 8º O regulamento definirá os requisitos obrigatórios de qualificação técnica, econômico-financeira e jurídica e de promoção da indústria nacional a serem cumpridos pelo interessado em prisma energético resultante de oferta permanente e de oferta planejada.

§ 1º Caberá ao poder concedente definir o valor das respectivas participações governamentais no termo de outorga de cada prisma.

§ 2º Caberá ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, ouvido o Ministério de Minas e Energia, propor ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), os parâmetros de promoção da indústria nacional.

Art. 9º A outorga de prisma sob oferta planejada será precedida de processo licitatório.

§ 1º O poder concedente realizará os estudos ambientais pertinentes para definição e delimitação dos prismas e observará os instrumentos de planejamento e de políticas, planos e programas ambientais aplicáveis.

§ 2º Para efeito de habilitação dos participantes, deverão ser exigidas qualificações técnicas, econômico-financeiras e jurídicas que assegurem a viabilidade de

cumprimento do contrato, com vistas à efetiva implantação e operacionalização do empreendimento de aproveitamento energético *offshore*, nos termos do edital.

§ 3º O edital será acompanhado da minuta básica do respectivo termo de outorga e indicará, obrigatoriamente:

I - o prisma objeto da outorga;

II - as instalações de conexão ao SIN, incluídos as ampliações e os reforços na rede básica que terão sua execução sob responsabilidade da central de geração;

III - as participações governamentais referidas no art. 13 desta Lei;

IV - as obrigações e as garantias financeiras de descomissionamento;

V - os critérios de julgamento e respectivos fatores de ponderação;

VI - os requisitos de promoção da indústria nacional; e

VII - as sanções e as penalidades cabíveis em caso de não cumprimento das obrigações da outorga.

§ 4º No julgamento, será considerado como critério, além de outros que o edital expressamente estipular, o maior valor ofertado a título de participações governamentais, nos termos do art. 13 desta Lei, conforme disposto em edital.

§ 5º As instalações de conexão ao SIN de que trata o inciso II do § 3º deste artigo, desde que classificadas como de interesse restrito, poderão ser atualizadas por solução tecnicamente equivalente, a pedido do outorgado e a critério do Poder Executivo.

§ 6º O Poder Executivo poderá impor a necessidade de revisão das instalações de conexão ao SIN de que trata o inciso II do § 3º deste artigo na etapa de contratação do uso do sistema, caso o cronograma habilitado no processo licitatório para os empreendimentos de aproveitamento de potencial energético sob modalidade de outorga não seja cumprido.

§ 7º O Poder Executivo estabelecerá o procedimento para integração ao SIN dos empreendimentos de aproveitamento de potencial energético sob outorga e a obrigatoriedade de que os custos de interligação, bem como das ampliações e reforços necessários ao escoamento da energia, sejam de responsabilidade da central geradora.

§ 8º Os custos referidos no § 7º deste artigo poderão ser rateados por mais de uma central que vier a compartilhar as instalações, nos termos do regulamento que deverá assegurar o pleno custeio das instalações de conexão ao SIN e as eventuais ampliações e reforços para escoamento da energia.

§ 9º O disposto nos §§ 7º e 8º deste artigo não se aplica aos empreendimentos *offshore* destinados exclusivamente à autoprodução de energia, desde que não exista necessidade de conexão ao SIN ou ao sistema de distribuição de energia elétrica no continente.

Art. 10. A outorga do direito de uso de bens da União para geração de energia elétrica a partir de empreendimento *offshore* será feita por meio de autorização ou de concessão, que deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas obrigatórias:

I - a definição do prisma objeto da outorga;

II - as obrigações do outorgado quanto ao pagamento das participações governamentais, conforme o disposto no art. 13 desta Lei;

III - a obrigatoriedade de fornecimento à Aneel, pelo outorgado, de relatórios, de dados e de informações relativos às atividades desenvolvidas;

IV - o direito de o outorgado assentar ou alicerçar as estruturas destinadas à geração e à transmissão de energia elétrica no leito subaquático, desde que atendidas as normas da autoridade marítima e emitida a licença ambiental pelo órgão competente, observadas as disposições regulamentares;

V - a definição do espaço do leito aquático e do espaço subaquático do mar territorial, da plataforma continental, da zona econômica exclusiva e de outros corpos hídricos sob domínio da União, ou de servidões, que o outorgado venha a utilizar para passagem de dutos ou cabos, bem como o uso das áreas da União necessárias e suficientes ao seguimento do duto ou cabo até o destino final, sem prejuízo, quando subterrâneos, da destinação da superfície para outros usos, incluído espaço para sinalizações, desde que os usos concomitantes sejam compatíveis;

VI - o prazo da outorga, as metas do projeto, a duração de cada fase e os requisitos e procedimentos para sua renovação, cumpridas todas as obrigações da outorga original;

VII - as condições para extinção da outorga;

VIII - os requisitos de promoção da indústria nacional;

IX - as sanções e as penalidades cabíveis em caso de não cumprimento das obrigações da outorga; e

X - as demais obrigações do outorgado.

§ 1º É permitida a transferência do termo de outorga mediante prévia e expressa autorização do poder concedente, desde que o novo outorgado atenda aos requisitos técnicos, econômico-financeiros e jurídicos de que tratam o *caput* do art. 8º e o § 2º do art. 9º desta Lei.

§ 2º A autorização ou a concessão a que se refere o *caput* deste artigo não confere direito à exploração do serviço de geração de energia elétrica pelo cessionário, que dependerá de autorização outorgada pela Aneel conforme o disposto na Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

Art. 11. O contrato de cessão de uso deverá prever 2 (duas) fases, a de avaliação e a de execução.

§ 1º Na fase de avaliação, deverão ser realizados os seguintes estudos para determinação da viabilidade do empreendimento:

I - análise de viabilidade técnica e econômica;

II - estudo prévio de impacto ambiental, a ser realizado para a análise da viabilidade ambiental do empreendimento no procedimento de licenciamento ambiental, nos termos do inciso IV do § 1º do art. 225 da Constituição Federal;

III - avaliação das externalidades dos empreendimentos, bem como de sua compatibilidade e integração com as demais atividades locais, inclusive quanto à segurança marítima, fluvial, lacustre e aeronáutica;

IV - informações georreferenciadas sobre o potencial energético do prisma, incluídos dados sobre velocidade dos ventos, amplitude das ondas, correntes marítimas e outras

informações de natureza climática e geológica, conforme o regulamento.

§ 2º As informações de que trata este artigo integrarão o banco de dados do inventário brasileiro de energia *offshore*, de acesso público, admitida a definição de prazo de confidencialidade para sua divulgação, conforme o regulamento.

§ 3º Antes da conclusão do prazo definido no contrato de cessão de uso para a fase de avaliação, o outorgado apresentará declaração de viabilidade acompanhada de metas de implantação e operação do empreendimento, conforme o regulamento.

§ 4º A não apresentação da declaração de viabilidade no prazo de duração da fase de avaliação implicará a extinção da outorga em relação ao respectivo prisma, e o outorgado não fará jus a reembolso ou a resarcimento de qualquer valor adimplido a título de participações governamentais, de indenização ou de benfeitorias.

§ 5º Na fase de execução, serão realizadas as atividades de implantação e operação do empreendimento de aproveitamento de potencial energético *offshore* no respectivo prisma.

Art. 12. O outorgado fica obrigado a:

I - adotar as medidas necessárias para a conservação do mar territorial, da plataforma continental e da zona econômica exclusiva, com destaque para o objeto da outorga e dos respectivos recursos naturais, para a segurança da navegação, das pessoas e dos equipamentos e para a proteção do meio ambiente;

II - realizar projeto de monitoramento ambiental do empreendimento em todas as suas fases, conforme o regulamento;

III - garantir o descomissionamento das instalações em conformidade com o art. 15 desta Lei;

IV - comunicar à ANP ou à Agência Nacional de Mineração (ANM), imediatamente, a descoberta de indício, sudação ou ocorrência de qualquer jazida de petróleo, de gás natural, de outros hidrocarbonetos ou minerais de interesse comercial ou estratégico, conforme o regulamento;

V - comunicar ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) a descoberta de bem considerado patrimônio histórico, artístico ou cultural, material ou imaterial;

VI - responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar o dano decorrente das atividades de implantação do empreendimento *offshore* de geração e transmissão de energia elétrica objeto da outorga, com ressarcimento à União dos ônus que esta venha a suportar em consequência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do outorgado;

VII - adotar as melhores práticas internacionais do setor elétrico e das operações *offshore*, bem como obedecer às normas e aos procedimentos ambientais, técnicos e científicos pertinentes.

Art. 13. O instrumento convocatório e o termo de outorga dele resultante disporão sobre as seguintes participações governamentais obrigatórias:

I - bônus de assinatura, que terá seu valor estabelecido no edital e no respectivo termo de outorga e

corresponderá ao pagamento ofertado na proposta para obtenção da outorga;

II - taxa de ocupação da área, calculada em real por quilômetro quadrado (R\$/km<sup>2</sup>), cujo pagamento será realizado anualmente;

III - participação proporcional, que será paga mensalmente, a partir da data de entrada em operação comercial, correspondente a percentual, a ser estabelecido no edital, do valor da energia gerada pelo empreendimento, calculado conforme o regulamento.

§ 1º O regulamento disporá sobre a apuração, o pagamento e as sanções pelo inadimplemento ou mora relativos às participações governamentais devidas pelos outorgados.

§ 2º O pagamento do valor correspondente ao bônus de assinatura deverá constar do edital ou do ato convocatório.

Art. 14. A distribuição das participações governamentais previstas no art. 13 desta Lei será feita conforme os seguintes critérios:

I - para o bônus de assinatura e para a taxa de ocupação da área, o valor será destinado à União;

II - para a participação proporcional, o valor será distribuído na seguinte proporção:

a) 50% (cinquenta por cento) para a União;

b) 12,5% (doze inteiros e cinco décimos por cento) para os Estados confrontantes nos quais estão situadas as retroáreas de conexão ao SIN e eventuais reforços necessários para o escoamento da energia;

c) 12,5% (doze inteiros e cinco décimos por cento) para os Municípios confrontantes nos quais estão situadas as

retroáreas de instalações para conexão ao SIN e eventuais reforços necessários para o escoamento da energia;

d) 10% (dez por cento) para os Estados e o Distrito Federal, rateados na proporção do Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal (FPE);

e) 10% (dez por cento) para os Municípios, rateados na proporção do Fundo de Participação dos Municípios (FPM);

f) 5% (cinco por cento) para projetos de desenvolvimento sustentável e econômico habilitados pelo Poder Executivo da União, destinados e repartidos de maneira justa e equitativa às comunidades impactadas nos Municípios confrontantes, conforme o regulamento.

Parágrafo único. Os valores recebidos pela União decorrentes da taxa de ocupação da área deverão ser aplicados prioritariamente em ações destinadas a pesquisa, desenvolvimento e inovação associadas a energia e indústria.

Art. 15. Todos os atos de outorga dos projetos de geração offshore deverão conter cláusulas com disposições sobre o respectivo descomissionamento, nos termos do regulamento.

§ 1º O abandono ou o reconhecimento da caducidade não desobrigam da realização de todos os atos previstos para descomissionamento nem do pagamento dos valores devidos pelas participações.

§ 2º A remoção das estruturas do empreendimento considerará o impacto ambiental na formação e na manutenção de recifes artificiais, conforme o regulamento.

Art. 16. As outorgas para finalidades previstas nesta Lei e anteriores à sua entrada em vigor são válidas pelo prazo fixado no termo de outorga.

Art. 17. O CNPE deverá estabelecer as diretrizes necessárias para o cumprimento do disposto no § 1º do art. 5º, no § 4º do art. 6º e no art. 8º desta Lei e determinar a adoção das medidas necessárias para a regulamentação do aproveitamento de geração de energia elétrica *offshore*, com indicação de prazo, agências reguladoras e demais entidades competentes do Poder Executivo, entre outras disposições.

Art. 18. Aplicam-se subsidiariamente ao aproveitamento de potencial energético *offshore*, no que não forem conflitantes com esta Lei, as Leis nºs 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, 9.074, de 7 de julho de 1995, e 14.133, de 1º de abril de 2021 (Lei de Licitações e Contratos Administrativos).

Art. 19. O *caput* do art. 1º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos XIX e XX:

"Art. 1º .....  
.....  
XIX - promover o aproveitamento econômico racional e sustentável do potencial para geração de energia elétrica no mar territorial, na plataforma continental, na zona econômica exclusiva ou em outros corpos hídricos sob domínio da União; e  
XX - incentivar a geração de energia elétrica a partir do aproveitamento de potencial energético *offshore*." (NR)

Art. 20. A Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 27-A:

"Art. 27-A. Cabe ao órgão competente do Poder Executivo coordenar os leilões de energia elétrica para empreendimentos de geração localizados no mar territorial, na plataforma continental, na zona econômica exclusiva ou em outros corpos hídricos sob domínio da União, bem como os leilões de transmissão para interconexão com a rede básica do Sistema Interligado Nacional (SIN)."

Art. 21. O art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 26. ....  
.....

§ 1º-D Para novos empreendimentos de geração hidrelétricos e termelétricos que utilizam biomassa, biogás, biometano e resíduos sólidos urbanos como fonte de combustível, com potência instalada de até 30 MW (trinta megawatts), os descontos serão mantidos em 50% (cinquenta por cento) por 5 (cinco) anos adicionais e em 25% (vinte e cinco por cento) por outros 5 (cinco) anos, contados da data de publicação deste parágrafo.

.....  
§ 1º-K Fica garantido aos empreendimentos a que se referem os incisos I e II do § 1º-C prazo adicional de 36 (trinta e seis) meses para a entrada em operação de todas as suas unidades geradoras,

mantido o direito aos percentuais de redução de que tratam os §§ 1º, 1º-A e 1º-B deste artigo.

§ 1º-L Após a entrada em operação de todas as unidades geradoras referidas nos incisos I e II do § 1º-C, a contabilização da redução de que tratam os §§ 1º, 1º-A e 1º-B deste artigo será feita retroativamente a partir da data de entrada em operação de cada unidade geradora.

....." (NR)

Art. 22. A Lei nº 14.182, de 12 de julho de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 1º .....

§ 1º A desestatização da Eletrobras será executada na modalidade de aumento do capital social, por meio da subscrição pública de ações ordinárias com renúncia do direito de subscrição pela União, e serão realizadas a outorga de novas concessões de geração de energia elétrica pelo prazo de 30 (trinta) anos, contado da data de assinatura dos novos contratos referidos no *caput* deste artigo, e a contratação pelo poder concedente de geração termelétrica movida a gás natural, na modalidade de contratação de reserva de capacidade, com inflexibilidade de, no mínimo, 70% (setenta por cento), com período de suprimento de 15 (quinze) anos, ao preço máximo equivalente ao preço-teto para geração a gás natural do Leilão A-6 de 2019, com atualização desse valor até a data de publicação do edital específico pelo mesmo critério de correção do

Leilão A-6 de 2019, considerado na composição do preço de geração a ser calculado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE) o valor da molécula de gás entregue na central de geração, o qual será obtido mediante chamada pública a ser realizada pelos governos estaduais, por meio de sua distribuidora de gás local, no montante de 1.250 MW (mil duzentos e cinquenta megawatts) na Região Nordeste, nas regiões metropolitanas das unidades federativas ou na Região Integrada de Desenvolvimento (Ride), constituída de agrupamento de Municípios abrangidos por diferentes unidades federativas, que não possuam na sua capital ponto de suprimento de gás canalizado na data de publicação desta Lei, no montante de 1.000 MW (mil megawatts) na Região Norte distribuídos nas capitais dos Estados ou na região metropolitana ou na Ride, constituída de agrupamento de Municípios abrangidos por diferentes unidades federativas, no montante de 1.000 MW (mil megawatts) na Região Centro-Oeste nas capitais dos Estados ou na região metropolitana ou na Ride, constituída de agrupamento de Municípios que não possuam ponto de suprimento de gás canalizado na data de publicação desta Lei, abrangidos por diferentes unidades federativas, no montante de 1.000 MW (mil megawatts) na Região Sudeste, divididos igualmente no Triângulo Mineiro e em região atendida pela Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), além da prorrogação dos contratos de Pequenas Centrais

Hidrelétricas (PCHs), centrais a biomassa e centrais eólicas do Programa de Incentivos às Fontes Alternativas de Energia Elétrica (Proinfa) por 20 (vinte) anos, ao preço máximo equivalente ao teto estabelecido para geração da fonte específica do Leilão A-6 de 2019 para empreendimentos sem outorga, bem como a contratação até 2025 de reserva de capacidade e energia associada proveniente de centrais hidrelétricas de até 50 MW (cinquenta megawatts) no montante de 3.000 MW (três mil megawatts) na Região Centro-Oeste, 1.500 MW (mil e quinhentos megawatts) nas Regiões Sul e Sudeste e 400 MW (quatrocentos megawatts) nas Regiões Norte e Nordeste, com período de suprimento de 25 (vinte e cinco) anos, ao preço máximo equivalente ao teto estabelecido para geração da fonte específica do Leilão A-6 de 2019 para empreendimentos sem outorga, com atualização desse valor até a data de publicação do edital específico pelo mesmo critério de correção do Leilão A-6 de 2019, respeitado o estabelecido no art. 23 desta Lei.

.....  
§ 12. A contratação a ser feita na forma do art. 3º-A da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, deverá considerar a disponibilidade de potência e o custo do combustível adquirido para a flexibilidade requerida.

§ 13. A potência instalada de novas térmicas que serão contratadas na Região Centro-

Oeste deverá ser dividida igualmente entre o Estado de Goiás e o Distrito Federal, mantida a inflexibilidade de 70% (setenta por cento), com contratação no primeiro semestre de 2025, para entrega até 1º de janeiro de 2031, e as novas térmicas que serão contratadas na Região Nordeste deverão garantir 500 MW (quinhentos megawatts) ao Estado do Piauí e 750 MW (setecentos e cinquenta megawatts) ao Estado do Maranhão, mantida a inflexibilidade de 70% (setenta por cento), com contratação no segundo trimestre de 2024, para entrega até 1º de janeiro de 2030 no Estado do Maranhão e até 1º de janeiro de 2031 no Estado do Piauí, e as novas térmicas que serão contratadas na Região Norte deverão garantir 250 MW (duzentos e cinquenta megawatts) ao Estado do Amapá, com contratação até o segundo semestre de 2024, e 750 MW (setecentos e cinquenta megawatts) ao Estado do Amazonas, mantida a inflexibilidade de 70% (setenta por cento), para entrega de energia até 1º de janeiro de 2027 no Estado do Amazonas e para entrega até 1º de janeiro de 2030 no Estado do Amapá.

§ 14. A contratação de 3.000 MW (três mil megawatts) de capacidade e energia associada de centrais hidrelétricas de até 50 MW (cinquenta megawatts) na Região Centro Oeste será inicialmente de 2.000 MW (dois mil megawatts) até o segundo semestre de 2024, com entrega até 31 de dezembro de 2029, e de 1.000 MW (mil megawatts) até o primeiro

trimestre de 2025, com entrega até 31 de dezembro de 2030, a contratação de 1.500 MW (mil e quinhentos megawatts) de capacidade e energia associada de centrais hidrelétricas de até 50 MW (cinquenta megawatts) na Região Sul e Sudeste será inicialmente de 1.000 MW (mil megawatts), até o segundo semestre de 2024, com entrega até 31 de dezembro de 2029, e de 500 MW (quinhentos megawatts) até o primeiro trimestre de 2025, com entrega até 31 de dezembro de 2030, e a contratação de 400 MW (quatrocentos megawatts) de capacidade e energia associada de centrais hidrelétricas de até 50 MW (cinquenta megawatts) na Região Norte e Nordeste será realizada até o segundo semestre de 2024, com entrega até 31 de dezembro de 2029.

§ 15. Adicionalmente às disposições previstas no § 1º deste artigo, também deverão ser contratados 250 MW (duzentos e cinquenta megawatts) de energia proveniente do hidrogênio líquido a partir do etanol na Região Nordeste até o segundo semestre de 2024, com entrega até 31 de dezembro de 2029, e 300 MW (trezentos megawatts) de energia proveniente de eólicas na Região Sul até o segundo semestre de 2025, com entrega até 31 de dezembro de 2030.

§ 16. Caso os montantes definidos neste artigo não sejam contratados integralmente nos anos previstos por inexistência de oferta, as diferenças deverão ser contratadas nos anos subsequentes até

que seja atingido o valor total de capacidade definido para cada objetivo, postergada a data de entrega da energia por igual prazo, e os montantes já contratados até a entrada em vigor deste parágrafo deverão ser abatidos do total estabelecido para a unidade federativa." (NR)

"Art. 4º .....

I - o pagamento pela Eletrobras ou por suas subsidiárias, na forma definida pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), à Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), de que trata a Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, correspondente a 50% (cinquenta por cento) do valor adicionado à concessão pelos novos contratos, recursos que deverão ser utilizados prioritariamente no pagamento da Conta-covid e da Conta Escassez Hídrica;

....." (NR)

"Art. 7º .....

.....  
§ 6º Os recursos previstos no *caput* deste artigo poderão ser utilizados para modicidade tarifária em busca de redução de impactos tarifários sobre as concessionárias de distribuição." (NR)

"Art. 23. .....

I - consideradas as manifestações de concordância já protocoladas pelos geradores contratados de PCHs, centrais a biomassa e centrais eólicas, os seus contratos poderão ser prorrogados pelo prazo de 20 (vinte) anos, contado da data de

vencimento do contrato atual, desde que haja concordância do gerador com as condições apresentadas;

II – os atos de outorga, caso ocorra a prorrogação dos contratos de que trata o inciso I deste *caput*, deverão ser estendidos pelo órgão competente, assegurada a manutenção do mecanismo estabelecido no art. 1º da Lei nº 13.203, de 8 de dezembro de 2015, pelo mesmo período de vigência dos contratos prorrogados, não impedindo o exercício pelo gerador, após essa extensão, da prorrogação onerosa estabelecida no art. 2º da Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013;

III – a aceitação da prorrogação prevista no inciso I deste *caput* implicará a alteração do preço atual para o preço-teto do Leilão A-6 de 2019 para empreendimentos sem outorga, corrigido pelo IPCA desde a data do leilão até a assinatura do aditivo, mantido esse índice ou outro que vier a substituí-lo durante o novo contrato;

IV – os empreendimentos referidos no inciso I deste *caput* que aderirem à prorrogação dos contratos existentes não terão direito aos descontos previstos no § 1º do art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996;

V – (revogado);

VI – o gerador poderá reduzir, a seu critério, montante de energia do contrato original,

devendo para isso informar o total de energia a ser contratado antes da assinatura do aditivo." (NR)

Art. 23. O art. 3º-A da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 4º e 5º:

"Art. 3º-A .....  
.....

§ 4º A contratação de reserva de capacidade de que trata o *caput* deste artigo será feita na forma de energia de reserva e deverá contemplar:

I - as termelétricas alcançadas pelo inciso V do *caput* do art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, em quantidade correspondente ao consumo do montante mínimo de compra de carvão mineral nacional estipulado nos contratos de fornecimento vigentes em 31 de dezembro de 2022;

II - as termelétricas a carvão mineral nacional que possuem Contrato de Comercialização de Energia no Ambiente Regulado (CCEAR) vigentes em 31 de dezembro de 2022 e com previsão de término de CCEAR não superior a 31 de dezembro de 2028.

§ 5º A contratação de que trata o § 4º deste artigo:

I - terá seu termo final em 31 de dezembro de 2050;

II - terá início:

a) a partir de 1º de janeiro de 2025, para as termelétricas alcançadas pelo inciso I do § 4º deste artigo; e

b) no quinto mês subsequente ao mês do término do CCEAR, para as termelétricas alcançadas pelo inciso II do § 4º deste artigo;

III - terá inflexibilidade contratual de 70% (setenta por cento) da capacidade instalada de cada usina ou em valor que possibilite quantidade correspondente ao consumo do montante mínimo de compra de carvão mineral nacional de que tratam os incisos I e II do § 4º deste artigo;

IV - terá a receita ou o preço de venda compostos dos seguintes itens:

a) receita fixa vinculada ao custo de combustível com a inflexibilidade contratual, que terá o valor unitário, em real por megawatt-hora (R\$/MWh), equivalente ao custo variável unitário (CVU) teto para geração a carvão mineral do Leilão de Energia Nova A-5/2021, com atualização desse valor até a data de contratação pelo mesmo critério de correção do referido leilão, aplicada a mesma regra de reajuste durante o período de contratação;

b) receita fixa vinculada aos demais itens, que seja contratualmente a diferença entre a receita fixa total contratual e a receita fixa vinculada ao custo de combustível, e que terá valor igual à:

1. receita fixa vinculada aos demais itens dos contratos vigentes em 31 de dezembro de 2022, mantidas as regras de reajuste contratuais, para as

termelétricas alcançadas pelo inciso II do § 4º deste artigo; e

2. média das receitas fixas vinculadas aos demais itens, devidamente recontratadas, nos termos do inciso II do § 4º, e a ponderação da respectiva garantia física comprometida na recontratação, para as termelétricas alcançadas pelo inciso I do § 4º deste artigo;

c) receita variável, que terá o valor unitário, em R\$/MWh, equivalente ao CVU teto para geração a carvão mineral do Leilão A-5/2021, com atualização desse valor até a data de contratação pelo mesmo critério de correção do referido leilão, aplicada a mesma regra de reajuste durante o período de contratação.

§ 6º As usinas contratadas na forma do inciso I do § 4º deste artigo deixarão de fazer jus ao reembolso de que trata o inciso V do *caput* do art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002.” (NR)

Art. 24. O § 3º do art. 26 da Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 26. ....  
.....

§ 3º Os empreendimentos referidos no inciso II do *caput* deste artigo, além das disposições dos arts. 4º, 5º e 6º desta Lei, devem observar os seguintes prazos para dar início à injeção de energia pela central geradora, contados da data de

assinatura do Contrato de Uso do Sistema de Distribuição (CUSD):

.....  
II - 24 (vinte e quatro) meses para minigeradores de fonte solar; ou

....." (NR)

Art. 25. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de dezembro de 2023.

SÓSTENES CAVALCANTE  
2º Vice-Presidente no exercício da Presidência

2

## PARECER N° , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 1.376, de 2024, do Senador Oriovisto Guimarães, que *altera a Lei nº 14.789, de 29 de dezembro de 2023, para excluir da base de cálculo do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) as receitas decorrentes de subvenções para investimento destinadas à eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público.*

Relator: Senador **EFRAIM FILHO**

### I – RELATÓRIO

Vem ao exame da CI o Projeto de Lei (PL) nº 1.376, de 2024, do Senador Oriovisto Guimarães, que “altera a Lei nº 14.789, de 29 de dezembro de 2023, para excluir da base de cálculo do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) as receitas decorrentes de subvenções para investimento destinadas à eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público”.

A matéria é composta de dois artigos, o primeiro dos quais altera a citada Lei nº 14.789, de 2023, que “dispõe sobre o crédito fiscal decorrente de subvenção para implantação ou expansão de empreendimento econômico”, acrescentando um parágrafo único ao seu art. 1º, de modo a excluir sua aplicabilidade às “subvenções para investimento destinadas à eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público”.

O segundo artigo é a cláusula de vigência imediata.

Em sua justificação, o autor rememora que o Brasil tem compromissos internacionais para reduzir emissões de gases de efeito estufa, e que muitos municípios já adotam políticas nesse sentido. Ainda assim, a descarbonização da frota de ônibus é um grande desafio, visto que o transporte público enfrenta desafios financeiros e de sustentabilidade, tendo sido um dos

setores mais afetados pela pandemia de covid-19. Por isso, julga o autor ser indevido tributar subvenções para tecnologias limpas no transporte público.

Apresentada em 23 de abril de 2024, a matéria, após análise da CI, seguirá à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) para decisão terminativa.

Perante a CI foram apresentadas duas emendas.

Na Emenda nº 1, o autor, Senador Mecias de Jesus, lembra que a Lei nº 14.789, de 2023, revogou dispositivos de outras Leis “que estabeleciam que não integravam a base de cálculo da Contribuição para o PIS/Pasep e da COFINS [Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social] as receitas referentes a subvenções para investimento, inclusive mediante isenção ou redução de impostos, concedidas como estímulo à implantação ou expansão de empreendimentos econômicos e de doações feitas pelo poder público”. Sendo assim, sugere corrigir tal lacuna, alterando a redação proposta para o parágrafo único do art. 1º da Lei nº 14.789, de 2023, para afirmar que as subvenções aqui discutidas não integram as bases de cálculo da Contribuição para o PIS/Pasep, nem da COFINS.

A Emenda nº 2, de autoria do Senador Fernando Farias, sugere incluir no benefício pretendido pelo PL os ônibus híbridos que possuam motor elétrico e motor a combustão movido a etanol. Segundo a justificativa, essa opção “garante energia limpa e com emissão zero” e deve “auxiliar na descarbonização de regiões onde o [ônibus] elétrico puro demanda muita infraestrutura de carregamento”.

## II – ANÁLISE

Cabe a esta Comissão pronunciar-se quanto ao mérito do Projeto de Lei, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal. Os aspectos formais do PL serão analisados oportunamente pela CAE.

Para bem compreendermos o objeto do PL, devemos saber que a Lei nº 14.789, de 2023, obriga a que os benefícios fiscais (subvenções para investimento e subvenções para custeio) recebidos pelas empresas, transitem pelo seu resultado contábil, sendo reconhecidos como receita. Essa medida é necessária para alinhar a contabilidade brasileira com padrões internacionais.

A Lei nº 14.789, de 2023, substitui o incentivo fiscal – concedido por meio da exclusão da base de cálculo dos tributos federais – pelo incentivo

do crédito fiscal. O crédito fiscal pode ser compensado com outros débitos tributários federais ou resarcido em dinheiro. Seu valor é excluído da base de cálculo do IRPJ, da CSLL, da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins.

Contudo, o crédito fiscal compensará somente parcialmente a oneração da subvenção para investimento. Isso gerará, nos balanços das empresas, aumento de receitas advindas de subvenções, o que aumentará indiretamente o lucro real, acarretando a majoração da base de cálculo do IRPJ, da CSLL, da Contribuição para o PIS/PASEP e da Cofins.

O que se propõe no citado PL é constituir exceção ao sistema de crédito fiscal criado pela Lei nº 14.789, de 2023, para as transferências de recursos da União, dos Estados e dos Municípios que caracterizem subvenção com fins de eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público. Dessa forma, os valores recebidos a esse título ficariam inteiramente fora da incidência do IRPJ e da CSLL. Com a aprovação da Emenda nº 1, também seriam excluídos da Contribuição para o PIS/PASEP e da Cofins.

Estamos de pleno acordo, tanto com o texto do PL, quanto com as Emendas nº 1 e nº 2.

As vantagens dos ônibus elétricos são múltiplas. Evidentemente, do ponto de vista da emissão de gases de efeito estufa, o ônibus elétrico é muito vantajoso, já que a eletricidade no Brasil tem altos índices de geração a partir de fontes renováveis, como hidrelétrica e solar.

Mas a mais importante dessas vantagens, a nosso ver, é a eliminação da poluição local. Ao eliminar a saída de gases poluentes e material particulado pelo escapamento, os ônibus elétricos contribuem de maneira significativa para a melhoria da qualidade do ar nas cidades, principalmente as médias e grandes. A má qualidade do ar causa doenças respiratórias que levam à morte de cerca de 50 mil brasileiros todos os anos.

Além disso, são mais silenciosos que os ônibus a diesel, diminuindo a poluição sonora nos corredores de transporte e reduzindo o impacto da passagem do transporte público sobre áreas residenciais.

E, do ponto de vista dos passageiros, os ônibus elétricos oferecem uma viagem com menos ruído e vibrações, ou seja, com maior nível de conforto. Por fim, por serem projetos mais modernos do que os dos ônibus a

diesel, e pela possibilidade de tracionar o eixo das rodas diretamente pelo motor, é possível a adoção de piso baixo, facilitando o embarque e desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Tudo isso torna o transporte público mais atrativo, contribuindo para o objetivo estipulado na Política Nacional de Mobilidade Urbana de incentivar o uso do transporte coletivo.

Contudo, apesar de suas amplas vantagens, a implantação de ônibus elétricos exige vultosos investimentos em infraestrutura de recarga, além de representar um custo de aquisição mais alto que o dos modelos a diesel.

Nesse sentido, a Emenda nº 2 oferece uma boa alternativa para a eletrificação, pois reduz tanto a necessidade de estações de recarga quanto de baterias embarcadas, o que barateia tanto a infraestrutura quanto o ônibus em si. Devemos lembrar que, de fato, os motores a etanol possuem emissões de gases de efeito estufa muito baixas, por usarem um combustível renovável, e que esses motores, quando usados como geradores de energia elétrica, podem trabalhar em regime de eficiência máxima, em que a emissão de poluentes locais também é mínima.

Como bem lembrou o autor do PL, o setor de mobilidade urbana foi um dos mais afetados pela pandemia de covid-19, e ainda enfrenta a concorrência cada vez maior do transporte individual. Nossa avaliação é de que, sem incentivos fiscais, a eletrificação da frota de ônibus será inviável. É mister, portanto, aprovar tanto o PL nº 1.376, de 2024, quanto as Emendas nºs 1 e 2, para promover o pleno aproveitamento dessas subvenções.

### III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do PL nº 1.376, de 2024, e das Emendas nºs 1 e 2.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI

### Nº 1376, DE 2024

Altera a Lei nº 14.789, de 29 de dezembro de 2023, para excluir da base de cálculo do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) as receitas decorrentes de subvenções para investimento destinadas à eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público.

**AUTORIA:** Senador Oriovisto Guimarães (PODEMOS/PR)



Página da matéria

## PROJETO DE LEI N° , DE 2024

Altera a Lei nº 14.789, de 29 de dezembro de 2023, para excluir da base de cálculo do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) as receitas decorrentes de subvenções para investimento destinadas à eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O art. 1º da Lei nº 14.789, de 29 de dezembro de 2023, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 1º.** .....

*Parágrafo único. A parcela de subvenção destinada à eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público transferida pela União, Estados, Distrito Federal ou Municípios para as pessoas jurídicas não estão sujeitas à incidência do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) nem da Contribuição Social Sobre o Lucro Líquido (CSLL), não se lhe aplicando o crédito fiscal de que trata esta Lei.” (NR)*

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

## JUSTIFICAÇÃO

A política de transição energética demanda adequação das políticas públicas voltadas à elaboração de normas que estabeleçam a redução das emissões de gás carbônico (CO<sub>2</sub>).

Não se olvide, também, que o serviço público de transporte coletivo de passageiros foi um dos mais afetados no momento pandêmico e anualmente vem perdendo espaço para motocicletas, carros, transporte por aplicativos e outras formas de deslocamento que passam longe de serem as mais adequadas no quesito sustentabilidade.

Tudo demonstra que o fomento a esse setor, tão caro à sociedade, é medida necessária, quer para buscar alternativas de financiamento do modal e atrair novos usuários ao sistema de transporte coletivo, quer por ter o potencial de ser grande vetor de redução das emissões de CO<sub>2</sub> tão nefastas ao meio ambiente, às cidades e aos seres humanos.

Dados que podem ser obtidos do Balanço Energético Nacional (2022) demonstram a imprescindibilidade de a Administração Pública envidar todos os seus esforços e adotar políticas públicas voltadas à descarbonização da frota de ônibus visando à redução da trajetória de dependência ascendente do transporte coletivo em relação aos combustíveis fósseis.

Veja-se que o Brasil assumiu compromissos internacionais para a redução das emissões, podendo-se destacar o Acordo de Paris que teve como um dos principais objetivos a contenção do aquecimento global, acordo este de que o Brasil se tornou signatário em 2015.

Cabe frisar que diversos Municípios já estabeleceram como política pública a redução das emissões dos gases de efeito estufa (GEE).

Esse breve arrazoado demonstra que, muito embora seja louvável a legislação federal que busca estabelecer alguns critérios para o recebimento do benefício fiscal em um momento de contingência de gastos públicos e necessidade de aumento da arrecadação, o diploma legislativo é incompatível com os compromissos de redução das emissões de GEE firmados pelo País e por diversos entes federados perante organismos internacionais.

O atingimento de tais compromissos dependerá, necessariamente, de políticas de fomento público voltadas a soluções sustentáveis, sobretudo quando se levam em consideração o direito fundamental ao transporte público de qualidade (art. 6º da CF) e o dever estatal de garantir às gerações futuras o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado (art. 225 da CF).

Dessa forma, acredita-se que é muito mais consentâneo com essa realidade que algumas atividades sejam excepcionadas da legislação federal, entre elas o serviço de transporte coletivo público e urbano de passageiros cujos titulares decidam fomentar por subvenção a sua prestação por meio de tecnologias limpas, tal qual ocorre no caso da eletromobilidade,



que vem sendo expandida em todo o País e que pode ser abruptamente freada devido à incidência fiscal.

Forte em tais argumentos, apresentamos respeitosamente esta proposta de projeto de lei que visa a alteração pontual da Lei nº 14.789, de 2023.

Convicto da importância da presente iniciativa, esperamos contar com o apoio de nossos ilustres Pares.

Sala das Sessões,

Senador ORIOVISTO GUIMARÃES



Assinado eletronicamente por Sen. Oriovisto Guimarães

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1237423537>

## LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 14.789, de 29 de Dezembro de 2023 - LEI-14789-2023-12-29 - 14789/23  
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2023;14789>

- art1



**CONGRESSO NACIONAL**

Gabinete do Senador Mecias de Jesus

**EMENDA Nº - CI**  
**(ao PL 1376/2024)**

O parágrafo único do art. 1º da Lei nº 14.789, de 29 de dezembro de 2023, incluído pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 1.376, de 2024, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º .....

Parágrafo único. A parcela de subvenção destinada à eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público transferida pela União, Estados, Distrito Federal ou Municípios para as pessoas jurídicas:

I - não está sujeita à incidência do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) nem da Contribuição Social Sobre o Lucro Líquido (CSLL), não se lhe aplicando o crédito fiscal de que trata esta Lei; e

**II - não integra a base de cálculo da Contribuição para o PIS/Pasep, de que trata a Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e a base de cálculo da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS, de que trata a Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003.” (NR)**

## **JUSTIFICAÇÃO**

A Lei nº 14.789, de 29 de dezembro de 2023, decorrente da Medida Provisória nº 1185, de 2023, revogou o inciso X do § 3º do art. 1º da Lei nº 10.637/2002 e o inciso IX do § 3º do art. 1º da Lei nº 10.833/2003, que estabeleciam que não integravam a base de cálculo da Contribuição para o PIS/Pasep e da COFINS as receitas referentes a subvenções para investimento, inclusive mediante isenção



ou redução de impostos, concedidas como estímulo à implantação ou expansão de empreendimentos econômicos e de doações feitas pelo poder público.

Com a referida lei, o governo propôs um novo modelo que autoriza a apuração de crédito fiscal pela pessoa jurídica subvencionada, observados determinados requisitos e procedimentos. A substituição de incentivo fiscal operacionalizado por meio da exclusão de bases de cálculo de tributos federais por incentivo concedido mediante crédito fiscal prejudicou diversos setores econômicos.

Entretanto, mesmo no atual regime fiscal, segundo o art. 11 da Lei nº 14.789, de 2023, o valor do crédito fiscal não é computado na base de cálculo do IRPJ, da CSLL, da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (Contribuição para o PIS/Pasep) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS).

O Projeto de Lei nº 1376, de 2024, propõe que a parcela de subvenção destinada à eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público transferida pela União, Estados, DF ou Municípios para as pessoas jurídicas esteja submetida ao modelo anterior de subvenções para investimento, considerando a importância do serviço de transporte coletivo público e urbano de passageiros cujos titulares decidam fomentar por subvenção a sua prestação por meio de tecnologias limpas (tal qual ocorre no caso da eletromobilidade) e de forma a evitar que a expansão dessa modalidade seja abruptamente freada devido à incidência fiscal.

Essas iniciativas são cruciais para a sustentabilidade ambiental e o cumprimento de compromissos internacionais relacionados à redução de emissões de gases de efeito estufa, bem como consistem numa abordagem colaborativa e proativa para resolver uma questão relevante para o desenvolvimento sustentável e a economia verde.

Ocorre que, caso aprovado em sua redação original, a parcela de subvenção destinada à eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público transferida pelos entes federados para as pessoas jurídicas, em face das



citadas revogações, serão consideradas receitas e tributadas pela Contribuição para o PIS/Pasep e pela COFINS.

Assim, visando evitar essa tributação desnecessária e que inibe os investimentos, proponho emenda para que a referida parcela de subvenção não integre a base de cálculo da Contribuição para o PIS/Pasep, de que trata a Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e a base de cálculo da COFINS, de que trata a Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003.

Ante o exposto, considerando a importância da descarbonização da frota de ônibus, da redução da trajetória de dependência ascendente do transporte coletivo em relação aos combustíveis fósseis, bem como dos compromissos de redução das emissões de gás carbônico, esperamos contar com o apoio dos Pares para aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 6 de maio de 2024.

**Senador Mecias de Jesus  
(REPUBLICANOS - RR)**



Assinado eletronicamente, por Sen. Mecias de Jesus

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9837952405>



SENADO FEDERAL

**EMENDA N<sup>º</sup> - CI  
(ao PL 1376/2024)**

Dê-se nova redação ao Projeto nos termos dos itens 1 e 2 a seguir.

**Item 1** – Dê-se à ementa do Projeto a seguinte redação:

“Altera a Lei n<sup>º</sup> 14.789, de 29 de dezembro de 2023, para excluir da base de cálculo do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) as receitas decorrentes de subvenções para investimento destinadas à eletrificação da frota de ônibus, inclusive mediante aquisição de ônibus com propulsão híbrida, conjunto de motor elétrico e motor a combustão movido a etanol, utilizada no transporte público.”

**Item 2** – Dê-se nova redação ao parágrafo único do art. 1º da Lei n<sup>º</sup> 14.789, de 29 de dezembro de 2023, como proposto pelo art. 1º do Projeto, nos termos a seguir:

**“Art. 1º .....**

**Parágrafo único.** A parcela de subvenção destinada à eletrificação da frota de ônibus, inclusive para a aquisição de ônibus com propulsão híbrida, movido por motor elétrico e motor a combustão movido a etanol, utilizada no transporte público transferida pela União, Estados, Distrito Federal ou Municípios para as pessoas jurídicas não está sujeita à incidência do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ), nem da Contribuição Social Sobre o Lucro Líquido (CSLL), não se lhe aplicando o crédito fiscal de que trata esta Lei.” (NR)



## **JUSTIFICAÇÃO**

Um sistema de transporte público que não depende de combustíveis fósseis para operar, além de reduzir a emissão de poluentes, oferecendo benefícios ambientais, torna possível a economia de custos operacionais e agrega conforto à experiência do usuário, sendo essa justamente a proposta dos ônibus com motores híbrido/etanol, combinação entre motor a combustão e motor elétrico, que diminui o impacto dos combustíveis fósseis na operação.

No caso dos ônibus híbridos, sua tração é toda elétrica. O motor a combustão é abastecido com etanol e alimenta o grupo gerador, o que garante energia limpa e com emissão zero, se levada em consideração a medição de todo o ciclo, do poço à roda, do combustível renovável a partir da cana-de-açúcar. Assim, o objetivo é auxiliar na descarbonização de regiões onde o elétrico puro demanda muita infraestrutura de carregamento, pois em áreas mais afastadas, a dificuldade para instalá-la acaba por retardar o necessário processo de descarbonização.

Assim, a presente emenda visa incentivar e agregar valores ao transporte público no Brasil incluído o modelo de ônibus híbrido/etanol na sua frota, excluindo da base de cálculo do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) as receitas decorrentes de subvenções para investimento nesse modelo de ônibus.

Ante o exposto, considerando a importância da descarbonização da frota de ônibus no Brasil, esperamos contar com o apoio dos Pares para aprovação desta emenda.

# **Senador Fernando Farias (MDB - AL)**



3



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

**PARECER N° , DE 2024**

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 2688, de 2024, do Senador Fernando Dueire, que *altera a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, para destinar a renda de 1 (um) concurso por ano da loteria de prognósticos numéricos ao Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap).*

Relator: Senador **FERNANDO FARIAS**

**I – RELATÓRIO**

Vem ao exame desta Comissão de Serviços de infraestrutura o Projeto de Lei (PL) nº 2688, de 2024, de autoria do Senador Fernando Dueire, que *altera a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, para destinar a renda de 1 (um) concurso por ano da loteria de prognósticos numéricos ao Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap).*

O PL nº 2688, de 2024, é composta de três (3) artigos. O art. 1º retoma a epígrafe, definindo o objeto da proposição.

O art. 2º acrescenta o art. 16-A à Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018. Por meio dele, a renda líquida de 1 (um) concurso da loteria de prognósticos numéricos por ano será destinada ao Funcap, em que a renda líquida é definida como a arrecadação, deduzida do pagamento de prêmios, do imposto de renda sobre a premiação e das despesas de custeio e manutenção do agente operador, conforme o § 2º deste novo artigo. Conforme o § 1º, a data de realização deste concurso será definida posteriormente pelo agente operador da loteria de prognósticos numéricos.

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

O art. 3º do PL nº 2688, de 2024, traz a cláusula de vigência imediata.

A matéria foi distribuída à esta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) e, posteriormente, será apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), em caráter terminativo.

No prazo regimental, não foram oferecidas emendas.

**II – ANÁLISE**

Conforme o inciso II do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à CI opinar sobre assuntos correlatos aos serviços de infraestrutura. Como alega o autor da proposição em sua brilhante Justificação, a infraestrutura das cidades precisa de adequações para se tornar resiliente a eventos climáticos extremos que tendem a ocorrer, de modo cada vez mais frequente. Considerando que o objetivo da proposição é aumentar a resiliência da infraestrutura urbana, o PL nº 2688, de 2024, está dentro das competências regimentais da CI.

Quanto à constitucionalidade, não verificamos óbices, pois a Constituição Federal estabelece que é competência da União legislar sobre sistemas de consórcios e sorteios (art. 22, inciso XX) e os termos apresentados para a proposição não violam as cláusulas pétreas nem incorrem em vício de iniciativa.

A proposição inova o ordenamento jurídico, atentando-se ao pré-requisito da juridicidade. Quanto à técnica legislativa, respeitou-se integralmente a Lei Complementar nº 95, de 1998. Durante o processo legislativo, não houve violações ao RISF, logo, por respeitar o processo regimental de leis ordinárias, o pré-requisito da regimentalidade foi cumprido.

Como caberá à CAE a decisão terminativa, deixaremos a avaliação econômica da medida para a última comissão, tendo em vista sua competência para essa avaliação. Por isso, nesta Análise focalizaremos o mérito do PL nº 2688, de 2024, para a infraestrutura urbana, tendo em vista as mudanças climáticas.



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

Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável foram criados pelos países-membros da Organização das Nações Unidas (ONU) na Agenda 2030. No caso em tela, o ODS 11 fixa o objetivo de “tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis”. Para cumprir esse objetivo, são estabelecidas diversas metas, dentre as quais, gostaríamos de destacar duas.

A primeira é a Meta 11.5 que dispõe sobre a necessidade de “até 2030, reduzir significativamente o número de mortes e o número de pessoas afetadas por catástrofes e substancialmente diminuir as perdas econômicas diretas causadas por elas em relação ao produto interno bruto global, incluindo os desastres relacionados à água, com o foco em proteger os pobres e as pessoas em situação de vulnerabilidade”<sup>1</sup>.

A segunda que destacamos é a Meta 11.b, fixada pelo Brasil, que determina a necessidade de “até 2030, aumentar significativamente o número de cidades que possuem políticas e planos desenvolvidos e implementados para mitigação, adaptação e resiliência a mudanças climáticas e gestão integrada de riscos de desastres de acordo com o Marco de Sendai para Redução de Riscos de Desastres 2015-2030”<sup>2</sup>.

O autor do PL nº 2688, de 2024, sensível às trágicas inundações que afligiram o Rio Grande do Sul em 2024, lembra que:

“Dezenas de pessoas perderam suas vidas, enquanto centenas de milhares tiveram que sair de suas casas às pressas, sem nenhuma garantia ou previsão de quando poderão retornar. Por sua vez, enquanto os prejuízos bilionários são calculados, ainda que a infraestrutura das cidades inundadas seja reconstruída, não há garantia de que tragédias semelhantes não voltarão a ocorrer.

Pelo contrário, considerando os relatórios nacionais e internacionais sobre mudanças climáticas e suas consequências, há probabilidade crescente de que o planeta Terra enfrente eventos climáticos intensos, tanto pela seca extrema como pelas inundações e enchentes.”

Ou seja, o autor reconhece que a tragédia do Rio Grande do Sul não foi um caso esporádico, mas sim um evento climático extremo que tende a se repetir periodicamente à medida que se agravam as mudanças climáticas. Nesse sentido, a infraestrutura urbana tem que se tornar resiliente às novas

<sup>1</sup> Referência: <https://www.ipea.gov.br/ods/ods11.html> (acesso: 18 de setembro de 2024)

<sup>2</sup> Ibidem.



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

condições climáticas, com um foco na proteção da vida humana, especialmente da população carente, que é a que mais sofre com os eventos extremos.

Destinar os recursos de um concurso da loteria de prognósticos numéricos é meritório ao aumentar os recursos disponíveis a obras e ações que promovam a resiliência climática das cidades brasileiras. Contudo, não basta que sejam feitas quaisquer ações com o pretenso objetivo de garantir o enfrentamento aos eventos climáticos extremos. É preciso que sejam estabelecidos critérios qualitativos para essas ações, as quais estão fixadas no Marco Sendai, mencionado na Meta 11.b. Por isso, oferecemos uma emenda ao PL nº 2688, de 2024, para acrescentar novo art. 3º, renumerando o subsequente. Este novo art. 3º, a ser incluído pela emenda que ora propomos, altera o art. 8º da Lei nº 12.340, de 2010, de modo a incluir, dentre as competências do Funcap, o apoio a medidas que promovam a resiliência das cidades e agrupamentos urbanos aos eventos climáticos extremos, conforme os parâmetros definidos no Marco Sendai. Por conseguinte, torna-se necessário ajustar a ementa e o art. 1º.

### **III – VOTO**

Pelo exposto, opinamos pela constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e regimentalidade, e, quanto ao mérito, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 2688, de 2024, com a seguinte emenda:

#### **EMENDA Nº - CI**

Dê-se à ementa, ao art. 1º e ao art. 3º do Projeto de Lei nº 2688, de 2024, a seguinte redação, renumerando-se o artigo subsequente:

“Altera a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, para destinar a renda de 1 (um) concurso por ano da loteria de prognósticos numéricos ao Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap) e altera a Lei nº 12.340, de 2010, para prever, entre os objetivos do Funcap, o custeio de ações de resiliência das cidades e agrupamentos urbanos a eventos climáticos extremos.”

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

**“Art. 1º** Esta Lei altera a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, para destinar a renda de 1 (um) concurso por ano da loteria de prognósticos numéricos ao Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap) e altera a Lei nº 12.340, de 2010, para prever, entre os objetivos do Funcap, o custeio de ações de resiliência das cidades e agrupamentos urbanos a eventos climáticos extremos.”

**“Art. 3º** O art. 8º da Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, passa a vigorar com a seguinte redação:

**‘Art. 8º .....**

.....  
III - ações de apoio à comunidade em situação de vulnerabilidade; e

IV - ações de apoio à resiliência das cidades e dos agrupamentos urbanos a eventos climáticos extremos.

.....  
§ 3º As ações de promoção da resiliência da infraestrutura urbana de que trata o inciso IV do caput deverão respeitar as boas práticas nacionais e internacionais, inclusive o Marco de Sendai para Redução de Riscos e Desastres, de 2015, ou documento que vier a substituí-lo, nos termos do regulamento.’ (NR)”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI

### Nº 2688, DE 2024

Altera a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, para destinar a renda de 1 (um) concurso por ano da loteria de prognósticos numéricos ao Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap).

**AUTORIA:** Senador Fernando Dueire (MDB/PE)



Página da matéria



## **PROJETO DE LEI N° , DE 2024**

Altera a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, para destinar a renda de 1 (um) concurso por ano da loteria de prognósticos numéricos ao Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Esta Lei altera a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, para destinar a renda de 1 (um) concurso por ano da loteria de prognósticos numéricos ao Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap).

**Art. 2º** A Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 16-A:

**“Art. 16-A** A renda líquida de 1 (um) concurso por ano da loteria de prognósticos numéricos será destinada ao Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap), regulamentado pela Lei nº 12.340, de 2010.

§ 1º A data de realização do concurso de que trata este artigo, a cada ano, será estabelecida pelo agente operador da loteria de prognósticos numéricos, dentre os concursos programados.

§ 2º Para os efeitos do disposto neste artigo, considera-se renda líquida a resultante da arrecadação do concurso, deduzidas as parcelas destinadas à cobertura de despesas de custeio e manutenção do agente operador da loteria de prognósticos numéricos e ao pagamento de prêmios e o recolhimento do imposto de renda incidente sobre a premiação.”

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





## **JUSTIFICAÇÃO**

As intensas chuvas que ocorreram no Estado do Rio Grande do Sul resultaram na pior enchente já registrada em sua história. Dezenas de pessoas perderam suas vidas, enquanto centenas de milhares tiveram que sair de suas casas às pressas, sem nenhuma garantia ou previsão de quando poderão retornar. Por sua vez, enquanto os prejuízos bilionários são calculados, ainda que a infraestrutura das cidades inundadas seja reconstruída, não há garantia de que tragédias semelhantes não voltarão a ocorrer.

Pelo contrário, considerando os relatórios nacionais e internacionais sobre mudanças climáticas e suas consequências, há probabilidade crescente de que o planeta Terra enfrente eventos climáticos intensos, tanto pela seca extrema como pelas inundações e enchentes.

Diante desse cenário, o Poder Público brasileiro tem envidado esforços em diversas frentes para mitigar as consequências desastrosas para nosso país, com a instituição de políticas públicas que objetivam transformar aspectos sociais e econômicos. Além do desafio da transformação em si, o Estado enfrenta os limites dos recursos financeiros de que dispõe, de forma que iniciativas que minimizem o impacto orçamentário devem ser fomentadas.

Assim, apresento a seguinte proposição, para estabelecer que a renda líquida de 1 (um) concurso por ano de loterias de prognóstico numérico seja destinada ao Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap), importante instrumento de que o Estado brasileiro dispõe para executar ações de prevenção em áreas de risco de desastres e de resposta e de recuperação em áreas atingidas por desastres.

É importante observar que a Lei nº 13.756, de 2018, de maneira semelhante, já estabelece a destinação da renda líquida de 3 (três) concursos por ano da loteria de prognósticos esportivos a relevantes entidades da sociedade civil que enumera, de forma que esta proposição não encontra óbices quanto aos aspectos de constitucionalidade e juridicidade.

Portanto, peço o apoio dos nobres parlamentares para a aprovação desta relevante proposição.





**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador **FERNANDO DUEIRE**

Sala das Sessões,

Senador **FERNANDO DUEIRE**



Assinado eletronicamente por Sen. Fernando Dueire

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6806126258>

## 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>

- Lei nº 13.756, de 12 de Dezembro de 2018 - LEI-13756-2018-12-12 - 13756/18  
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2018;13756>

4



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Lucas Barreto

## PARECER N° , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Resolução do Senado nº 41, de 2024, do Senador Zequinha Marinho, que *institui a Frente Parlamentar Mista das Ferrovias Autorizadas (FRENFER)*.

Relator: Senador LUCAS BARRETO

### I – RELATÓRIO

Vem à apreciação da Comissão de Serviços de Infraestrutura o Projeto de Resolução do Senado nº 41, de 2024, do Senador Zequinha Marinho, que *institui a Frente Parlamentar Mista das Ferrovias Autorizadas (FRENFER)*.

A proposta de Resolução contém quatro artigos.

O art. 1º institui a Frente Parlamentar Mista das Ferrovias Autorizadas (FRENFER) com a finalidade de promover o fortalecimento do setor ferroviário nacional, em especial a malha ferroviária implantada sob o instituto da autorização, conforme a Lei 14.273, de 23 de dezembro de 2021. O parágrafo único do artigo primeiro ainda estabelece que os membros se reunirão no âmbito do Senado Federal ou, por conveniência, em outro local da federação.

O art. 2º estabelece que a Frente Parlamentar Mista das Ferrovias Autorizadas será integrada, inicialmente, pelos Senadores e Senadoras e Deputados e Deputadas Federais que assinarem a ata de sua



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Lucas Barreto

instalação, podendo a ela aderir, posteriormente, outros Parlamentares detentores de mandato popular.

O art. 3º prevê que a Frente Parlamentar seja regida por seu regulamento interno ou, na falta deste, pela decisão da maioria absoluta de seus membros fundadores, respeitadas as disposições legais e regimentais em vigor.

O art. 4º define a entrada em vigor na data de sua publicação.

Na justificação, o autor argumenta que as ferrovias privadas, autorizadas pelo poder público, serão fundamentais para a expansão qualificada da rede nacional, e que a Frente Parlamentar oferecerá um canal específico para o aprimoramento da legislação vigente e discussão de políticas públicas e ações governamentais direcionadas à otimização do desenvolvimento dessas ferrovias. O nobre Senador ressalta ainda que a FRENFER será um fórum político voltado ao debate permanente e transparente, constituindo uma ponte estratégica na relação entre o Parlamento e o Poder Executivo em busca do aperfeiçoamento do arcabouço legal para a garantia da implantação e operação das ferrovias autorizadas no Brasil.

No decorrer do prazo regimental, não foram apresentadas emendas à proposição. Conforme decisão da Presidência, a proposta ora submetida à Comissão de Serviços de Infraestrutura será posteriormente encaminhada à Comissão Diretora do Senado Federal.

É o relatório.

## II – ANÁLISE

O PRS nº 41, de 2024, vem ao exame desta Comissão, conforme determina o inciso I do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), que prevê a competência da Comissão de Serviços de Infraestrutura de opinar sobre matérias pertinentes a transportes de terra, mar e ar, obras



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Lucas Barreto

SF/24124.22625-57

públicas em geral, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes.

Importante mencionar que não há previsão regimental específica para a criação de frentes parlamentares. Entretanto, entendemos que isso não representa óbice à instituição desses colegiados. O Senado Federal possui, na presente data, 33 Frentes Parlamentares, sendo 17 em instalação e 16 em funcionamento. Esses órgãos são excelentes instrumentos de integração entre o Parlamento e setores específicos da sociedade, que possibilitam o desenvolvimento de profícuos debates e resultam na especialização da atuação dos congressistas.

É importante retomar o argumento apresentado pelo autor da proposta que ressaltou a importância das ferrovias privadas implantadas sob o instituto da autorização para o desenvolvimento do setor ferroviário no Brasil e a consequente melhoria no equilíbrio da matriz de transportes nacional. De fato, o instituto da autorização vem se mostrando adequado em diversos modais porque traz agilidade e flexibilidade, acelerando o desenvolvimento do setor através da participação privada na composição da infraestrutura e dos serviços de transporte. No contexto ferroviário, coerente com o debate concluído em 2021 que resultou na publicação da Lei das Ferrovias (Lei 14.273, de 23 de dezembro de 2021), a implementação das ferrovias autorizadas é peça chave no desenvolvimento de mecanismos que permitam a expansão da malha ferroviária de forma eficiente e sustentável.

Assim, reconhecido o papel das ferrovias autorizadas como componentes fundamentais do sistema ferroviário nacional, cabe observar a pertinência da criação de uma Frente Parlamentar dedicada à discussão de medidas legislativas e governamentais voltadas à efetivação do cenário pretendido pelo marco legal recentemente estabelecido. A Frente Parlamentar representa um ambiente propício à cooperação entre os agentes públicos e privados envolvidos na implementação dessas ferrovias, sendo um canal útil para a identificação tempestiva de melhorias necessárias na legislação vigente e para o suporte a políticas públicas e ações governamentais direcionadas ao desenvolvimento do setor.



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Lucas Barreto

Julgamos meritória, portanto, a iniciativa de apresentação do PRS nº 41, de 2024. Contudo, cumpre propor um pequeno ajuste na redação ao art. 2º, que previu a adesão à Frente Parlamentar, posteriormente à sua instalação, de outros Parlamentares detentores de mandato popular. No intuito de ser mais preciso na delimitação desse fórum, propomos a utilização do termo “outros membros do Congresso Nacional”, como comumente utilizado na constituição das frentes parlamentares.

### III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Resolução do Senado nº 41, de 2024, em conjunto com a emenda apresentada a seguir:

#### EMENDA N° – CI

Dê-se ao art. 2º do Projeto a seguinte redação:

**“Art. 2º A Frente Parlamentar Mista das Ferrovias Autorizadas será integrada, inicialmente, pelas Senadoras, pelos Senadores, pelos Deputados e pelas Deputadas que assinarem a ata de sua instalação, podendo a ela aderir outros membros do Congresso Nacional.”**

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE RESOLUÇÃO DO SENADO

### Nº 41, DE 2024

Institui a Frente Parlamentar Mista das Ferrovias Autorizadas (FRENFER).

**AUTORIA:** Senador Zequinha Marinho (PODEMOS/PA)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL  
GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO

## PROJETO DE RESOLUÇÃO DO SENADO N° , DE 2024

Institui a Frente Parlamentar Mista das Ferrovias Autorizadas (FRENFER).

O SENADO FEDERAL resolve:

**Art. 1º** É instituída a Frente Parlamentar Mista das Ferrovias Autorizadas (FRENFER) com a finalidade de:

- I. Promover o debate, a formulação e o desenvolvimento de ações legislativas e institucionais para o fortalecimento do setor ferroviário nacional, com o subsequente aperfeiçoamento e o aprimoramento da legislação vigente, principalmente do contido na Lei 14.273, de 23 de dezembro de 2021, e suas regulamentações; e
- II. fortalecer a malha ferroviária nacional por meio da implantação de ferrovias autorizadas.

*Parágrafo único.* A Frente Parlamentar Mista das Ferrovias Autorizadas reunir-se-á, preferencialmente, no âmbito do Senado Federal, podendo, no entanto, por conveniência, valer-se de outro local em Brasília ou em outra unidade da Federação.

**Art. 2º** A Frente Parlamentar Mista das Ferrovias Autorizadas será integrada, inicialmente, pelas Senadoras, pelos Senadores, pelos Deputados e pelas Deputadas que assinarem a ata de sua instalação, podendo a ela aderir outros Parlamentares detentores de mandato popular.

**Art. 3º** A Frente Parlamentar Mista das Ferrovias Autorizadas reger-se-á por regulamento interno ou, na falta desse, por decisão da maioria absoluta de seus integrantes, respeitadas as disposições legais e regimentais em vigor.





**SENADO FEDERAL**  
**GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO**

SF/24026.22633-13

**Art. 4º** Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

O aumento e a maior participação do modo ferroviário na matriz de transportes brasileira se darão pela implantação de novas ferrovias e pela integração da malha ferroviária. Assim, após considerável debate no Congresso Nacional, ficou entendido que a implantação de ferrovias privadas, autorizadas pelo poder público, será fundamental para a expansão qualificada da rede nacional. Com planejamento estratégico e apoio institucional, os investimentos privados em ferrovias serão capazes de gerar benefícios de grandeza nacional, além de ganho socioambiental e governamental.

O aumento da competitividade empresarial e nacional requer a implantação de um modelo de logística que envolva o modal ferroviário composto, conforme aprovado na Lei 14.273, de 23 de dezembro de 2021, com vistas ao efetivo equilíbrio na matriz de transporte. A participação do capital privado, na construção e na operação de ferrovias autorizadas, será determinante para a obtenção de maior e melhor performance logística no Brasil.

A interiorização da economia, com a geração de empregos, a justa distribuição de rendas, o implemento de processos de descarbonização e a subsequente melhoria da qualidade de vida, são elementos que ajudarão nosso país no incremento do crescimento econômico e social; por certo, a constituição de uma indispensável Frente Parlamentar Mista será determinante para uma necessária e completa compreensão e concepção do modal ferroviário, no entendimento da logística assertiva.

Com o debate democrático e permanente, garantido no âmbito da Frente Parlamentar Mista de Ferrovias Autorizadas, busca-se a criação de um ambiente e de um canal específico para o aprimoramento e para o fortalecimento da legislação vigente que proporcione a otimização na implantação de ferrovias autorizadas, bem como a discussão de políticas, planos, programas e ações de apoio governamental para tal objetivo essencial.

A FRENFER, como uma estrutura de referência, será um fórum político e interfederativo para o debate permanente e transparente, e servirá, nesse desiderato, como uma ponte estratégica de relação entre o Parlamento e o Poder





**SENADO FEDERAL  
GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO**

Executivo, em busca do aperfeiçoamento do arcabouço legal para a garantia da implantação e operação das ferrovias autorizadas no Brasil.

Sala das Sessões,

Senador Zequinha Marinho  
(Podemos/PA)



Assinado eletronicamente por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3188718827>

## LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 14.273, de 23 de Dezembro de 2021 - Lei das Ferrovias - 14273/21  
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2021;14273>

5

**Senado Federal - Lista de Votação Nominal - PL 6156/23, PL 3793/21, PL 1738/24 e substitutivo ao PL 3278/21**

Comissão de Serviços de Infraestrutura - Senadores

TITULARES - Bloco Parlamentar Democracia (MDB, UNIÃO)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTES - Bloco Parlamentar Democracia (MDB, UNIÃO)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
JAYME CAMPOS				1. EFRAIM FILHO			
SORAYA THRONICKE				2. ALAN RICK			
RODRIGO CUNHA				3. JADER BARBALHO			
EDUARDO BRAGA				4. FERNANDO FARIA	X		
VENEZIANO VITAL DO RÉGO	X			5. MARCELO CASTRO			
CONFÚCIO MOURA				6. ZÉQUINHA MARINHO	X		
CARLOS VIANA				7. CID GOMES			
WEVERTON				8. ALESSANDRO VIEIRA			
MARCOS ROGÉRIO				9. RANDOLFE RODRIGUES			
TITULARES - Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PT, PSD)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTES - Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PT, PSD)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
NELSINHO TRAD				1. IRAJÁ			
VANDERLAN CARDOSO				2. SÉRGIO PETECÃO			
LUCAS BARRETO	X			3. MARGARETH BUZETTI			
OTTO ALENCAR	X			4. OMAR AZIZ			
AUGUSTA BRITO				5. HUMBERTO COSTA			
TERESA LEITÃO				6. ROGERIO CARVALHO			
BETO FARO				7. FABIANO CONTARATO			
CHICO RODRIGUES				8. JORGE KAJURU			
TITULARES - Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTES - Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
WELLINGTON FAGUNDES				1. JAIME BAGATTOLI	X		
WILDER MORAIS	X			2. JORGE SEIF			
EDUARDO GOMES				3. ASTRONAUTA MARCOS PONTES	X		
TITULARES - Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTES - Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
TEREZA CRISTINA				1. LAÉRCIO OLIVEIRA	X		
LUIS CARLOS HEINZE	X			2. ESPERIDÃO AMIN			
CLEITINHO				3. MECIAS DE JESUS	X		

Quórum: TOTAL 12

Votação: TOTAL 11 SIM 11 NÃO 0 ABSTENÇÃO 0

\* Presidente não votou

Senador Confúcio Moura  
Presidente

ANEXO II, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, PLENÁRIO Nº 13, EM 03/12/2024

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



# SENADO FEDERAL

## PARECER (SF) Nº 63, DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 3278, de 2021, do Senador Antonio Anastasia, que Atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

**PRESIDENTE:** Senador Confúcio Moura

**RELATOR:** Senador Veneziano Vital do Rêgo

03 de dezembro de 2024

## PARECER N° , DE 2024

Da Comissão de Serviços de Infraestrutura, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 3.278, de 2021, do Senador Antonio Anastasia, que *atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.*

Relator: Senador **VENEZIANO VITAL DO RÉGO**

### I – RELATÓRIO

Chega para análise o Projeto de Lei (PL) nº 3.278 de 2021, de autoria do Senador Antonio Anastasia, que “atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001”.

O projeto original está estruturado em seis artigos, sendo que o primeiro enuncia o propósito da lei.

O cerne da proposta encontra-se no art. 2º, que trata das alterações da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Sinteticamente, as modificações propostas na Lei nº 12.587, de 2012, são as seguintes:

- Incluem-se e alteram-se definições, no art. 2º, com o objetivo de permitir melhor aplicabilidade da futura lei.
- Incorporam-se, no art. 6º, novas diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana, visando à redução do

custo da tarifa paga pelo usuário; entre elas está a adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente de implantação da infraestrutura de transporte.

- Ajusta-se a redação de algumas diretrizes da política tarifária, constantes do art. 8º, para adequá-las às demais alterações que se pretende promover.
- Propõe-se, no art. 9º, que disciplina o regime econômico e financeiro da concessão do serviço de transporte coletivo, uma revisão do texto quanto à ocorrência de déficit e superávit tarifário e quanto ao reajuste e à revisão extraordinária dos contratos.
- Cria-se um art. 9º-A para estabelecer princípios, diretrizes e objetivos que contribuam para uma regulação que seja capaz de promover segurança jurídica entre as partes envolvidas.
- Inserem-se três artigos, 10-A, 10-B e 10-C, para disciplinar a forma de licitação dos contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo, detalhar suas cláusulas e relacionar os requisitos mínimos de qualidade, além de atribuir ao poder público a responsabilidade por disponibilizar espaços públicos para viabilizar a integração modal.
- Inclui-se novo dispositivo ao art. 11 para obrigar a disponibilização de lista de usuários previamente cadastrados no transporte privado coletivo.
- Insere-se, no art. 14, o dever do usuário de contribuição para a preservação dos bens utilizados na prestação dos serviços de transportes.
- Modificam-se os artigos 16, 17, 18 e 22, e insere-se o 19-A, para estabelecer novas atribuições aos entes federados.
- Altera-se o art. 22, para atribuir ao poder público responsável pela fiscalização do transporte ilegal de

passageiros a competência para estabelecer multas e sanções administrativas.

- Modificam-se dispositivos do art. 23, para vincular receitas ao financiamento do subsídio público da tarifa.
- Insere-se dispositivo no art. 24 para tratar do financiamento excepcional para o custeio dos serviços de transporte público coletivo em situações de emergência ou de calamidade pública.
- Por fim, acrescenta-se um parágrafo ao art. 25, para estabelecer que os investimentos em mobilidade urbana e o subsídio da tarifa pública de transporte coletivo devem ser operacionalizados por meio de fundos públicos.

O art. 3º inclui novo dispositivo na Lei nº 10.636, de 2002, para que a aplicação dos recursos da CIDE Combustíveis destinados aos programas de infraestrutura de transportes priorize as áreas urbanas.

O art. 4º inclui, no Estatuto das Cidades, nova diretriz para induzir o escalonamento temporal das atividades urbanas de modo a contribuir para mais uniformidade da demanda por transporte ao longo do dia.

O artigo 5º contém a cláusula de vigência, estabelecida em um ano após a publicação oficial da lei.

Por fim, o último artigo da proposição dispõe sobre a possibilidade de revisão e adaptação dos contratos de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano em vigor na data de publicação da lei.

Em sua justificativa, o Senador Antonio Anastasia esclarece que as rápidas mudanças e os desafios por que tem passado o transporte de passageiros em todo o mundo requerem a adequação e a atualização da Lei nº 12.587, de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, e alterações pontuais nas leis nº 10.636, de 2002, e nº 10.257, de 2002 (Estatuto das Cidades).

A matéria foi recebida pelo Plenário desta Casa em 22 de setembro de 2021, tendo sido encaminhada à Comissão de Serviços de

Infraestrutura, para decisão terminativa. Foram apresentadas as Emendas nº 1-T, do Senador Carlos Fávaro e nº 2, do Senador Fernando Farias.

A primeira emenda propõe que a concessão de benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários seja custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, vedando a atribuição deste custo, via aumento de tarifa, aos usuários do transporte coletivo em geral. Abre-se prazo de dois anos para a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios adequarem suas legislações de concessão de gratuidades e descontos tarifários a essa prerrogativa.

A emenda do Senador Fernando Farias propõe que as receitas extratarifárias sirvam de fonte alternativa para o subsídio do setor. Propõe ainda que os recursos da CIDE - Combustíveis sejam destinados também para o subsídio da tarifa do serviço de transporte público.

## II – ANÁLISE

Como a distribuição foi exclusiva a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura, exige-se uma análise abrangente da proposta, de forma a abordar tanto seus aspectos formais, como também seu mérito.

O projeto é constitucional, uma vez que está apoiado no art. 21, inciso XX, da Lei Maior, que estabelece a competência da União para “instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos”.

Quanto à juridicidade, a proposição apresenta as necessárias características de novidade, generalidade e abstração.

Quanto ao mérito, conforme exposto na justificação do Senador Antonio Anastasia, consideramos necessária a atualização desse importante marco legal, para aperfeiçoar a execução da política de mobilidade urbana pelos entes federados.

De fato, é urgente promover alterações de modo que a Lei melhor espelhe a realidade do setor, entre outras providências, com o aprimoramento e a inclusão de novas definições, a especificação de novas orientações acerca das licitações e das contratações, e a disciplina em lei de

formas alternativas de remuneração do prestador de serviço de transporte coletivo, conforme proposto no projeto original.

Embora concordemos que o projeto é meritório, entendemos necessária uma série de aperfeiçoamentos, que foram condensados no substitutivo que apresentamos ao final de nosso voto. Ressaltamos que o presente relatório é fruto de um extenso debate entre audiências e reuniões com a equipe da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.

Inicialmente, a definição de um marco legal para o transporte público coletivo urbano merece lei própria para estabelecer as regras e diretrizes do setor, sem prejuízo das alterações legislativas necessárias e as compatibilizações com a Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, da qual o transporte coletivo é parte.

Assim, propomos redação que, em primeiro lugar, estabelece os princípios, os objetivos e as diretrizes do sistema de transporte público coletivo. Ato contínuo, é preciso diferenciar o transporte público coletivo básico do transporte público coletivo complementar e do transporte coletivo sob demanda, de modo que os entes federados possam, quando necessário, direcionar os esforços de continuidade dos serviços e a assistência financeira disponível para os serviços considerados essenciais.

O Capítulo II do substitutivo, que trata da organização do transporte público, está estruturado em quatro seções, que tratam de definições gerais, planejamento e regulação. Tratamos de importante ferramenta que é a gestão associada, prevista no art. 241 da Constituição Federal. No planejamento, o texto estabelece diretrizes para esta etapa, de fundamental importância para o sucesso da futura operação dos serviços. Inserimos ainda dispositivos para tratar da regulação e fiscalização dos serviços, como a possibilidade de designação, pelo titular dos serviços de transporte público, de entidade reguladora, com mecanismos de autonomia decisória, e autonomia administrativa, orçamentária e financeira.

O Capítulo III aborda o financiamento dos serviços de transporte público coletivo. No art. 19, estabelecemos as formas de financiamento, como operações estruturadas, investimentos privados e

instrumentos urbanísticos e tributários de captura da valorização imobiliária.

Tratamos ainda da sustentabilidade econômico-financeira da operação através de receitas tarifárias e extratarifárias, subsídios cruzados intrassectoriais e intersetoriais.

Definimos também as receitas extratarifárias, que poderão ter origem na publicidade, nas receitas imobiliárias, em cobranças de estacionamento público ou privado até mesmo em receitas advindas da comercialização de créditos de carbono. É possível ainda ao titular dos serviços instituir cobranças de contribuição de melhoria decorrente de valorização imobiliária, regime diferenciado de tributação decorrente de emissões de poluentes, e até cobrança de tributos, como as tarifas de congestionamento. Tudo isso visa privilegiar o transporte coletivo e desestimular o uso de modos e serviços prejudiciais à Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Tratamos ainda da concessão de gratuidades e de descontos tarifários, que poderão ter fontes de custeio próprias, como por exemplo a Cide-combustíveis, sem onerar os demais usuários.

O Capítulo IV dedica-se à operação do transporte público, cuja prestação depende de prévia licitação, nos termos do art. 175 da Constituição Federal, vedados os contratos de natureza precária.

A remuneração do prestador, por sua vez, será de responsabilidade do poder concedente. Este, além das receitas tarifárias, poderá empregar outras receitas, como já citamos anteriormente, tais como: da exploração de serviços e de espaços comerciais em terminais, estações e demais locais de conexões de transporte; do aluguel de imóveis do poder público concedente; da política de gestão de estacionamentos; das políticas de gestão do uso do sistema viário e do desincentivo ao transporte individual e de subsídios orçamentários de quaisquer entes federativos.

Por fim, alteramos a Lei nº 12.587, de 2012, para fazer a compatibilização com o texto da nova lei.

Quanto à Emenda nº 1-T, esta fica prejudicada em razão das alterações conceituais relativas à remuneração dos prestadores de serviço

que ora propomos, que está estruturada de forma robusta e não prejudicará os demais usuários.

Quanto à Emenda nº 2, tem razão o Senador ao se referir à busca pela necessidade de fontes alternativas ou complementares de receita para a redução da tarifa. Nesse sentido, a Cide cumpre papel fundamental, atualmente, no financiamento dos programas de infraestrutura de transportes e poderá contribuir sobremaneira com a mobilidade urbana nos centros urbanos e a busca pela modicidade tarifária mediante redução das tarifas. Assim, acolhemos a emenda na forma do substitutivo apresentado.

### **III – VOTO**

Diante do exposto, votamos pela **aprovação** do PL nº 3.278, de 2021, pela prejudicialidade da Emenda nº 1-T e pelo acolhimento da Emenda nº 2, na forma do substitutivo que ora apresentamos.

### **EMENDA Nº - CI (SUBSTITUTIVO)**

Institui o marco legal do transporte público coletivo urbano; altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997; a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001; e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

### **CAPÍTULO I**

#### **DISPOSIÇÕES GERAIS**

**Art. 1º** Esta Lei institui o marco legal do transporte público coletivo urbano, veicula as normas específicas atinentes às regras gerais para prestação dos serviços de transporte público coletivo e altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com fundamentos no artigo 6º, nos incisos XII e XX do artigo 21 e no inciso XI do artigo 22 da Constituição Federal.

*Parágrafo único.* As disposições desta Lei aplicam-se, no que couber, ao transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano, definidos nos termos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

**Art. 2º** O transporte público coletivo, direito social previsto no artigo 6º da Constituição Federal e dever do Estado, é serviço público de caráter essencial, indispensável ao desenvolvimento socioeconômico de toda a população e ao atendimento das necessidades de deslocamento das pessoas no território.

*Parágrafo único.* Cabe à União, aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios, de forma compartilhada e no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas necessárias para assegurar esse direito e organizar os serviços em rede única, intermodal, acessível, abrangente e integrada, de forma que as particularidades e necessidades em cada município sejam consideradas.

**Art. 3º** Os serviços de transporte público coletivo deverão ser prestados com base nos seguintes princípios fundamentais:

I – universalização do acesso;

II – prevalência do interesse público para a equidade no acesso a todas as pessoas;

III – acessibilidade física e econômica;

IV – qualidade do serviço prestado à população, com cortesia, salubridade, conforto, segurança, eficiência, regularidade, atualidade e continuidade;

V – sustentabilidade ambiental, social e econômica;

VI – modicidade da tarifa para o passageiro;

VII – transparência, gestão democrática e controle social;

VIII – ampla disponibilidade de informação e facilidade a seu acesso e entendimento por todas as pessoas;

IX – integridade e autenticidade de dados;

X – responsabilidade compartilhada entre os entes federados para a efetividade do serviço;

XI – distinção entre custo de remuneração pela prestação do serviço e a tarifa cobrada pelo uso do serviço; e

XII – segurança jurídica nos contratos de prestação de serviço concedidos.

**Art. 4º** O sistema de transporte público coletivo deverá ser orientado pelas seguintes diretrizes:

I – planejamento da rede de transporte público coletivo na forma de uma rede única, integrada e intermodal, adequada à demanda de passageiros e aos objetivos do desenvolvimento urbano sustentável;

II – incorporação de novos serviços de mobilidade à rede única e integrada;

III – planejamento da operação com vistas ao estímulo ao uso do transporte público coletivo, considerando a disponibilidade e qualidade dos serviços, em intervalos e frequência adequados ao atendimento das necessidades da população;

IV – estruturação e aperfeiçoamento da gestão pública para dispor de maior capacidade de regulação, controle, planejamento e, quando for o caso, operação da rede única e integrada e dos serviços que a compõem;

V – transição energética sustentável com utilização de novas tecnologias e de fontes renováveis de energia para a redução dos impactos ambientais, mantendo a modicidade da tarifa;

VI – fomento à cooperação e coordenação interfederativa para integração da rede metropolitana ou regional ou nacional com a rede local, incluindo conexão com a rede intermodal de transporte de passageiros;

VII – conectividade, integração e acessibilidade entre os serviços que compõem a rede de transporte público coletivo e entre estes e os modos ativos de transporte;

VIII – conservação, melhoria e expansão dos serviços, com atualização e modernização contínua das técnicas, dos equipamentos e das instalações;

IX – avaliação periódica do planejamento da rede e operação, incluindo o nível de cobertura do serviço, a demanda atendida e a não atendida e a satisfação dos passageiros;

X – estabelecimento de novas fontes e mecanismos de financiamento para investimento em infraestrutura, frota e no custeio da operação do sistema;

XI – ampliação da participação das fontes não tarifárias no financiamento da operação e qualificação do serviço ofertado;

XII – gestão pública dos dados, adoção de políticas de dados abertos e clareza e simplicidade na comunicação com a população;

XIII – padronização de equipamentos e insumos da cadeia produtiva do setor;

XIV – modernização dos modelos operacionais e contratuais para induzir a eficiência, a transparência e a objetividade e aumentar a qualidade do serviço; e

XV – promoção de mecanismos para identificação, alocação e a redução de riscos.

**Art. 5º** São objetivos do transporte público coletivo:

I – universalizar o acesso ao serviço de transporte público coletivo, efetivando o direito de usufruir e acessar as oportunidades que o ambiente urbano oferece;

II – promover a inclusão social, a equidade no acesso a oportunidades e a redução das desigualdades socioespaciais;

III – contribuir para o desenvolvimento urbano sustentável, a partir da estruturação de eixos de transporte público coletivo de média e alta capacidades e sua integração com o planejamento do uso e ocupação do solo urbano;

IV – reduzir as emissões de poluentes locais e gases de efeito estufa nos sistemas de transportes;

V – consolidar política tarifária e mecanismos de financiamento compatíveis e comprometidos com a redução de custos, atendimento à demanda de passageiros, melhoria da qualidade do serviço e garantia dos direitos dos cidadãos;

VI – contribuir para a redução dos tempos e custos de deslocamento da população nos centros urbanos;

VII – aumentar sua participação na matriz dos modos de transportes motorizados; e

VIII – estimular o aumento da produtividade, da competitividade e do fomento ao desenvolvimento da indústria nacional de produtos e equipamentos para o transporte público coletivo.

**Art. 6º** Para fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I – transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população, com itinerários e política tarifária fixados pelo poder público;

II – transporte público coletivo urbano: serviço de transporte público de passageiros no espaço intramunicipal;

III – transporte público coletivo de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo de passageiros intermunicipal, interestadual ou internacional, com características operacionais típicas de transporte urbano;

IV – rede de transporte público coletivo: conjunto único, integrado, acessível e intermodal de serviços e sistemas de transporte

público coletivo organizado, planejado, gerenciado e fiscalizado pelo poder público, e composto por:

a) serviços básicos de transporte público coletivo: serviços de transporte de alta, média e baixa capacidades, universais, abertos ao público, com tarifas e itinerários fixos;

b) serviços complementares de transporte público coletivo: serviços seletivos ou auxiliares, universais, abertos ao público, para o atendimento de público específico ou de áreas de difícil acesso, com tarifas e itinerários fixos, não concorrentes com os serviços básicos; e

c) serviços acessórios de transporte público coletivo: serviços executivos ou sob demanda, delegados pelo poder público, com tarifas e itinerários variáveis.

V – atividades do serviço de transporte público coletivo: conjunto de serviços que garantem a prestação do serviço de transporte público coletivo;

VI – eixos estruturantes de transporte público coletivo: eixos dotados de sistemas de transporte de passageiros de média e alta capacidade, com infraestrutura necessária para seu funcionamento, podendo incluir ciclovias, vias acessíveis para pedestres, entre outros;

VII – faixas exclusivas para o transporte público coletivo: faixas no leito viário urbano ou intercidades, não necessariamente de eixos estruturantes, reservadas para circulação exclusiva do transporte público coletivo;

VIII – faixas preferenciais para o transporte público coletivo: faixas no leito viário urbano ou intercidades, não necessariamente de eixos estruturantes, reservados preferencialmente para circulação do transporte público coletivo;

IX – política tarifária: regras estabelecidas pelo poder público para fixação da tarifa, suas formas de cobrança, reajustes, revisões, gratuidades e descontos pelo uso dos serviços de transporte público coletivo;

X – tarifa pública: preço público cobrado do passageiro para utilização dos serviços de transporte público coletivo;

XI – benefício tarifário: medida associada à política tarifária, que concede isenção, gratuidade ou descontos na tarifa do serviço de transporte público coletivo para determinado segmento de passageiro ou circunstância específica;

XII – remuneração do operador: valor pago ao prestador do serviço de transporte público coletivo, de forma a cobrir os custos do serviço prestado, proveniente de receitas e subsídio, estabelecido em contrato e vinculado a metas e padrões de desempenho, qualidade e disponibilidade do serviço;

XIII – receitas tarifárias: parcela da arrecadação oriunda da cobrança de tarifa do passageiro dos serviços de transporte público coletivo;

XIV – receitas extratarifárias: parcela da arrecadação oriunda de fontes alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, instituídas pelo poder público e previstas em contrato;

XV – subsídio público: recursos pecuniários e não pecuniários oriundos do orçamento público;

XVI – receitas de custeio: valores arrecadados pelo poder público com vistas a cobrir as despesas decorrentes dos subsídios públicos concedidos aos serviços de transporte público coletivo;

XVII – unidade regional de transporte público coletivo: unidade constituída por um agrupamento de municípios, estados ou destes entre si ou com a União, para ofertar o serviço de transporte público coletivo planejado de forma integrada e multimodal, enquanto função pública de interesse comum;

XVIII – instrumentos da política urbana: instrumentos definidos pela Lei nº 10.257, de 2001, que podem levar à reconfiguração de traçado e de aproveitamento do solo urbano e contribuir para a eficiência do transporte público coletivo;

XIX – transição energética do transporte público coletivo: política de substituição gradual de combustíveis fósseis por combustíveis renováveis, com menor geração de poluentes locais e gases de efeito estufa;

XX – retorno social do transporte público coletivo: benefícios resultantes do investimento no sistema de transporte público coletivo para a população; e

XXI – transporte de média e alta capacidade: sistema de transporte de passageiros em áreas urbanas com infraestrutura e características físicas e operacionais diferenciadas capazes de atender grande fluxo de viagens e passageiros de acordo com parâmetros técnicos de referência a serem definidos por norma específica.

## CAPÍTULO II

### DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

#### Seção I

##### Das Definições

**Art. 7º** A organização dos serviços de transporte público coletivo deverá obedecer às seguintes diretrizes gerais:

I – articulação com as políticas de desenvolvimento urbano e regional, de habitação, de segurança viária, de adaptação e mitigação de mudanças climáticas, de segurança pública e com outras de interesse social relevante, destinadas à melhoria da qualidade de vida da população, para as quais o transporte público coletivo seja fator determinante;

II – universalização do acesso aos serviços de transporte público coletivo, com vistas a propiciar o acesso às oportunidades e à redução das desigualdades socioespaciais;

III – prestação de serviço adequado, conforme parâmetros de qualidade, eficiência e eficácia, definidos pelo poder delegante, com foco no passageiro e na percepção da qualidade por todas as pessoas;

IV – integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e redes de transporte público coletivo nas cidades, unidades regionais e regiões metropolitanas;

V – captação dos recursos necessários para realização de investimentos e custeio da operação objetivando o cumprimento das metas

do serviço por meio de receitas tarifárias, extratarifárias e contribuições dos beneficiários diretos e indiretos;

VI – incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários, incluindo a oferta adequada de uma rede de atendimentos destes sistemas;

VII – adoção da gestão administrativa da bilhetagem e do sistema de monitoramento da frota pelo poder público de forma independente, e no caso de ser privada, de forma compartilhada entre poder concedente e delegatário, de modo a garantir o controle público ao serviço;

VIII – adequação a critérios de sustentabilidade econômica, social e ambiental, considerando a promoção e proteção da vida digna, as necessidades de preservação da saúde pública e a adaptação e mitigação de mudanças climáticas;

IX – uso de tecnologias modernas e eficientes, compatíveis com os níveis exigidos de qualidade, continuidade, segurança, conforto, acessibilidade e sustentabilidade na prestação dos serviços; e

X – adoção de processos decisórios institucionalizados, transparentes e de planejamento integrado e interfederativo dos sistemas de transporte público coletivo.

**Art. 8º** Exercem a titularidade dos serviços de transporte público coletivo:

I – os municípios, no caso dos serviços de transporte público coletivo urbano;

II – os estados, no caso dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano; e

III – a União, no caso dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano.

§ 1º Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as disposições previstas para os estados e municípios.

§ 2º O exercício da titularidade dos serviços de transporte público coletivo poderá ser realizado também por gestão associada, nos termos do artigo 241 da Constituição Federal, e considerando que:

I – fica admitida a formalização de unidades regionais de transporte público coletivo para exercício da titularidade dos serviços de transporte público coletivo, mediante consórcio público ou convênio de cooperação;

II – fica admitida a formalização de consórcio público exclusivamente composto de Municípios para prestação aos seus consorciados dos serviços de transporte público coletivo de passageiros no espaço urbano intramunicipal; e

III – consórcios públicos compostos de municípios, estados ou União poderão prestar os serviços de transporte público coletivo intermunicipal ou interestadual de caráter urbano desde que haja delegação ou participação do respectivo titular do serviço.

§ 3º Em casos de convênio de cooperação, fica dispensada a necessidade de autorização legislativa para a formalização de gestão associada para o exercício de funções relativas aos serviços de transporte público coletivo.

§ 4º Em caso de gestão associada dos serviços de transporte público coletivo, as responsabilidades administrativa, civil e penal cabíveis serão aplicadas aos respectivos titulares dos serviços.

§ 5º É facultativa a adesão dos titulares dos serviços de transporte público coletivo às estruturas das formas de gestão associada, inclusive através de unidades regionais de transporte público coletivo.

§ 6º As unidades regionais de transporte público coletivo poderão ser compostas por agrupamento de municípios limítrofes pertencentes ou não à uma região metropolitana ou aglomeração urbana legalmente instituída.

§ 7º A adesão a uma unidade regional de transporte público coletivo é facultativa e discricionária, não afastando as competências legalmente instituídas dos titulares dos serviços de transporte público coletivo.

## Seção II

### Do Planejamento

**Art. 9º** O titular dos serviços é responsável pelo planejamento da rede de transporte público coletivo, englobando:

I – a definição do conjunto de modos e linhas dos serviços integrantes da rede de transporte público coletivo, de acordo com:

a) as características urbanas existentes, inclusive de uso e ocupação do solo;

b) as estratégias locais para a promoção do desenvolvimento orientado ao transporte, alinhado com o plano diretor e plano de mobilidade urbana;

c) os estudos do comportamento de demanda atual e projetada; e

d) os objetivos de promoção do acesso a oportunidades e redução de desigualdades.

II – a definição das estratégias e regras para integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos de transporte público coletivo nas cidades;

III – a definição do modelo de prestação dos serviços, direto ou indireto, mediante um ou mais contratos, considerando os modelos contratuais legalmente previstos;

IV – a definição do órgão ou entidade responsável pela regulação e fiscalização da prestação dos serviços de transporte público coletivo e dos serviços privados de transporte de passageiros;

V – os objetivos e metas de curto, médio e longo prazos para a universalização dos serviços, admitidas soluções graduais e progressivas, observando a compatibilidade com o plano de mobilidade urbana e demais planos setoriais;

VI – o estabelecimento de metas e indicadores de qualidade e desempenho operacional e de satisfação do passageiro, bem como de

mecanismos para aferição de resultados, a serem obrigatoriamente observados na execução dos serviços prestados de forma direta ou indireta;

VII – os parâmetros e níveis de serviços a serem adotados para a garantia do atendimento adequado, inclusive relacionados à satisfação do passageiro;

VIII – as estratégias programadas e progressivas para a transição energética do transporte público coletivo sem que o eventual aumento de custos recaia sobre os passageiros;

IX – a elaboração ou a adoção de planos, protocolos e padrões para a gestão pública e aberta de dados;

X – as ações para emergências e contingências; e

XI – a política de controle e participação social sobre o serviço de transporte público coletivo, conforme disposto no art. 18 desta Lei, bem como a comissão de fiscalização nos moldes do artigo 30 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nos casos de concessão ou permissão.

§ 1º O planejamento do transporte público coletivo deverá estabelecer meta de redução de emissões de poluentes atmosféricos e gases de efeito estufa decorrentes da queima de combustíveis fósseis para o transporte público coletivo.

§ 2º A consolidação e a compatibilização do planejamento do transporte público coletivo com o plano de mobilidade, o plano diretor e o plano de desenvolvimento urbano integrado, quando couber, serão efetuadas pelo titular do serviço.

§ 3º Fica assegurada a ampla divulgação do planejamento do transporte público coletivo e dos estudos que o fundamentem, inclusive com a realização de audiências ou consultas públicas.

§ 4º O planejamento de que trata este artigo poderá se dar de forma associada no âmbito de unidades regionais de transporte público coletivo, e poderá prever estrutura de governança para sua implementação na forma da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, ou através da gestão associada prevista no art. 8º.

### Seção III

#### Da Regulação

**Art. 10.** Compete ao titular dos serviços de transporte público coletivo designar órgão, ou, preferencialmente, entidade, responsável pela regulação e fiscalização desses serviços, independentemente da modalidade de sua prestação, atendendo aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 1º Na hipótese de designação de entidade reguladora, o titular dos serviços poderá estabelecer mecanismos de independência decisória, autonomia administrativa, orçamentária e financeira.

§ 2º Em caso de gestão associada, os entes titulares deverão, sempre que possível, adotar os mesmos critérios econômicos, sociais, ambientais e técnicos da regulação em toda a área de abrangência da prestação dos serviços.

**Art. 11.** São atribuições do titular dos serviços referentes à regulação dos serviços de transporte público coletivo, nos termos do art. 10:

I – estabelecer padrões e normas para a adequada prestação dos serviços e para o atendimento dos passageiros nos termos da legislação aplicável, e em observância às normas de referência editadas pela União;

II – promover a melhoria contínua dos padrões de qualidade, desempenho, cobertura do serviço e redução de emissões de poluentes e garantir o cumprimento das condições e metas estabelecidas nos contratos e no planejamento e na gestão dos serviços;

III – definir política tarifária que garanta a acessibilidade econômica da população aos serviços de transporte público coletivo, nos termos definidos por esta Lei, sem prejuízo à qualidade do serviço prestado;

IV – definir, em contrato, as revisões e os reajustes periódicos da remuneração dos operadores, estabelecida originalmente nos processos licitatórios para contratação dos serviços;

V – definir os critérios para reequilíbrio econômico e financeiro dos contratos em casos de eventos alheios à gestão operacional do contratado e não previstos pelo poder concedente;

VI – promover o estabelecimento e funcionamento dos espaços de fiscalização e participação conforme os artigos 13 e 18 da Lei nº 13.460, de 26 de junho de 2017;

VII – organizar os processos participativos e de controle social; e

VIII – definir a periodicidade, formatos e fluxos de compartilhamento de dados operacionais e informações entre titular e prestadores do serviço.

**Art. 12.** A regulação dos serviços de transporte público coletivo deve observar as diretrizes estabelecidas nesta Lei, abrangendo as dimensões técnica, econômica, social e ambiental da prestação dos serviços de transporte público coletivo, e observando parâmetros de referência estabelecidos por ato do poder executivo federal.

#### Seção IV

##### Da Transparéncia, Publicidade, Direitos e Deveres dos Usuários e Controle Social

**Art. 13.** O titular do serviço de transporte público coletivo deverá fornecer, diretamente ou através de seu órgão ou entidade reguladora, os dados e informações necessários para o funcionamento do Sistema Nacional de Informações da Mobilidade Urbana (SIMU), observadas a metodologia e a periodicidade estabelecidas pela União.

**Art. 14.** O titular do serviço de transporte público coletivo deverá divulgar, diretamente ou através de seu órgão ou entidade reguladora, de forma sistemática e periódica, nos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, informações relativas:

I – aos custos de realização dos serviços, bem como das atividades que o compõe;

II – aos dados de gratuidades e descontos tarifários, por tipo, e respectivos impactos no cálculo da tarifa pública;

III – à fixação e aos reajustes das tarifas cobradas dos passageiros, bem como a análise de impacto socioeconômico da política tarifária;

IV – aos relatórios, estudos, decisões e instrumentos equivalentes que se refiram à regulação ou à fiscalização dos serviços de transporte público coletivo, bem como aos direitos e deveres dos passageiros e operadores;

V – aos dados de oferta prevista e realizada do serviço, de preferência territorializados, incluindo dados de frota, linhas e quilometragem percorrida;

VI – aos dados de demanda pelo serviço, incluindo o número de passageiros transportados por tipo;

VII – aos indicadores de eficiência, produtividade e qualidade dos serviços prestados, incluída pesquisa da satisfação dos passageiros;

VIII – à arrecadação do serviço, incluindo receitas tarifárias e extratarifárias por tipo de origem; e

IX – demais dados e informações fornecidos pelas operadoras dos serviços, desde que não violem a Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018.

§ 1º A publicidade a que se refere o *caput* deve ser realizada de forma que os dados e informações estejam diretamente disponíveis aos cidadãos, em sítio mantido na rede mundial de computadores, independente de solicitações formais específicas que devem ser atendidas em conformidade com a Lei nº 12.527, de 2011, e a Lei nº 14.129, de 29 de março de 2021.

§ 2º Quando a publicidade prevista no *caput* for realizada pelo poder público titular dos serviços, dispensa-se a realização pelos operadores.

§ 3º O disposto no inciso IV deve resguardar os documentos considerados sigilosos em razão do interesse público, mediante prévia e motivada decisão, e os de sigilo comercial conforme legislação específica.

**Art. 15.** Os operadores dos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano deverão fornecer ao titular do serviço ou ao seu órgão ou entidade reguladora os dados e informações necessários para o desempenho de suas atividades em consonância com as normas legais, regulamentares e contratuais.

*Parágrafo único.* Os operadores que atuem em mais de um município ou estado ou que prestem serviços de transporte público coletivo diferentes em um mesmo município ou estado manterão sistema contábil que permita registrar e demonstrar, separadamente, os custos e as receitas de cada serviço em cada um dos municípios ou estados atendidos.

**Art. 16.** São direitos dos passageiros dos serviços de transporte público coletivo, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e nº 13.460, de 26 de junho de 2017:

I – receber o serviço adequado, nos termos do artigo 6º da Lei nº 8.987, de 1995, e conforme indicadores e parâmetros definidos pelo titular dos serviços em regulamentos no edital de licitação e no contrato de prestação de serviço de transporte público coletivo;

II – participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação do serviço prestado;

III – ter amplo acesso a informações sobre os serviços prestados nos termos do art. 14 desta Lei;

IV – ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros ou por meio de aplicativos móveis ou sítios mantidos na rede mundial de computadores, de forma gratuita e acessível, sobre linhas, itinerários, horários, tarifas dos serviços e formas de integração com outros modos de transporte;

V – ser informado, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre seus direitos, deveres, penalidades a que podem estar sujeitos, bem como os direitos e obrigações dos prestadores de serviços, e também sobre canais de atendimento ao público e ouvidoria;

VI – ter acesso ao transporte público coletivo com prioridade de circulação na via pública em relação aos modos individuais motorizados para reduzir os tempos de viagem;

VII – ter acesso a um serviço com tecnologias e equipamentos que gerem um menor impacto ambiental dos seus deslocamentos;

VIII – ter acesso à veículos, equipamentos e infraestruturas concebidos com vistas à redução dos fatores de risco no trânsito e que garantam maior segurança na circulação;

IX – ter um sistema integrativo e não discriminatório que respeite a dignidade e a integridade física e pessoal de todos os cidadãos, independentemente de identidades de gênero, raça, orientação sexual, idade, diversidade de corpos, condições motoras, entre outros;

X – ter acesso a canais de denúncia e ao atendimento adequado e inclusivo em casos de violações de direitos humanos e sociais, especialmente em ocorrências de injúria e discriminação racial, importunação e assédio sexual, assédio moral e agressão nos sistemas de transporte público coletivo;

XI – ter acesso ao transporte facilitado por sistemas de bilhetagem eletrônica e demais tecnologias de cobrança, em caso de existência de tarifa, sem excluir a possibilidade de pagamento em dinheiro para acesso ao sistema;

XII – ter acesso a meios adequados e facilitadores de aquisição e carregamento de bilhetagem e com boa cobertura em sistemas de transporte com bilhetagem eletrônica e demais tecnologias de cobrança, em caso de existência de tarifa;

XIII – ser informado sobre o prazo de validade dos créditos tarifários, contados da data de sua aquisição, bem como sobre os prazos e procedimentos para solicitar resarcimento de créditos não utilizados; e

XIV – usufruir com acessibilidade universal do sistema de transporte, incluídos os veículos, os terminais, as estações, os pontos de parada, o sistema viário e toda infraestrutura necessária à prestação dos serviços.

**Art. 17.** São deveres dos passageiros dos serviços de transporte público coletivo:

I – zelar pela preservação dos bens públicos ou privados utilizados para a prestação dos serviços;

II – pagar a tarifa de acesso ao sistema de transporte de passageiros ou demonstrar ser beneficiário de isenções parciais ou totais;

III – levar ao conhecimento do poder público responsável ou das empresas operadoras do serviço as irregularidades de que tenham conhecimento referentes ao serviço prestado;

IV – tratar com urbanidade e respeito a equipe de operação dos veículos e instalações do transporte público coletivo e os agentes públicos de fiscalização dos serviços; e

V – respeitar, nos veículos e instalações de transporte público coletivo, as regras locais quanto:

- a) à negociação ou comercialização de produtos ou serviços;
- b) ao uso de aparelhos sonoros ou musicais; e
- c) às manifestações artísticas, políticas ou religiosas.

**Art. 18.** O controle social dos serviços de transporte público coletivo poderá incluir a participação de órgãos colegiados nacional, estaduais, distrital e municipais, assegurada a representação:

I – dos titulares dos serviços e dos órgãos ou entidades reguladoras;

II – de órgãos governamentais relacionados ao setor;

III – dos prestadores de serviços de transporte público coletivo;

IV – dos passageiros; e

V – de entidades técnicas, organizações da sociedade civil e de defesa do consumidor com ações relacionadas ao setor.

§ 1º As funções e competências dos órgãos colegiados a que se refere o *caput* deste artigo poderão ser exercidas por órgãos colegiados já existentes, com as devidas adaptações das normas que os criaram.

§ 2º No caso da União, a participação a que se refere o *caput* deste artigo será exercida nos termos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e demais legislações vigentes.

## CAPÍTULO III

### DO FINANCIAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

#### Seção I

##### Do Financiamento da Infraestrutura

**Art. 19.** O financiamento da infraestrutura de transporte público coletivo se dará em conformidade com as disposições da Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelecida na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, mediante:

I – utilização de instrumentos urbanísticos e tributários de captura da valorização imobiliária na forma da Lei nº 10.257, de 2001, e da legislação municipal e estadual;

II – contrapartidas por ônus causado à mobilidade urbana decorrente dos impactos de novos empreendimentos imobiliários e de eventos temporários ou extraordinários;

III – dotações específicas dos orçamentos da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios;

IV – benefícios e incentivos tributários definidos nos termos de legislações;

V – operações estruturadas de financiamento realizadas com recursos de fundos públicos ou privados ou através da utilização de instrumentos de mercado de capitais;

VI – investimentos privados realizados pelos operadores dos serviços de transporte público coletivo no âmbito dos contratos celebrados com o poder público;

VII – contribuições e taxas decorrentes da justa distribuição dos benefícios e ônus do uso dos diferentes modos e serviços de mobilidade urbana;

VIII – recursos oriundos de bancos de desenvolvimento e instituições de fomento, da comercialização de créditos de carbono, de outras compensações ambientais e de fundos e programas dedicados à sustentabilidade e adaptação às mudanças climáticas; e

IX – outros recursos previstos em lei.

*Parágrafo único.* Para efeito do disposto no artigo 2º da Lei nº 12.431, de 24 de junho de 2011, a concessão de benefícios fiscais ou tributários da União dependerá da adoção de requisitos ambientais, sociais e de governança, conforme regulamento.

**Art. 20.** Os investimentos em infraestrutura de transporte público coletivo deverão priorizar projetos:

I – estruturadores do território urbano atrelados a aprimoramentos à mobilidade urbana sustentável, sempre que possíveis vinculados a projetos de política urbana, habitação e qualificação do espaço público no entorno;

II – indutores do desenvolvimento urbano integrado;

III – de corredores exclusivos em eixos viários estruturantes, ou, quando inviáveis, de faixas exclusivas e preferenciais;

IV – que considerem a integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e redes de transporte;

V – que promovam a redução de emissões de poluentes locais e gases de efeito estufa e incentivem a transição tecnológica para fontes mais limpas;

VI – que promovam a redução de desigualdades;

VII – de qualificação dos locais de acesso ao sistema de transporte público coletivo, como pontos de parada, estações e terminais; e

VIII – que garantam a segurança viária e conforto dos passageiros e da população.

**Art. 21.** Sem prejuízo das regras gerais definidas na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e das normas específicas dos programas e ações da União, a contratação de projetos de transporte público coletivo com recursos federais fica condicionada ao atendimento do art. 13 desta Lei.

**Art. 22.** Os valores investidos em bens reversíveis pelos operadores privados constituirão créditos perante o titular, a serem recuperados mediante remuneração estabelecida nos termos das normas regulamentares e contratuais e, quando for o caso, observada a legislação pertinente às sociedades por ações.

§ 1º Não gerarão crédito perante o titular os investimentos feitos sem ônus para o prestador, tais como os decorrentes de exigência legal aplicável à implantação de empreendimentos imobiliários e os provenientes de subvenções ou transferências fiscais voluntárias.

§ 2º Os investimentos realizados, os valores amortizados, a depreciação e os respectivos saldos serão anualmente auditados e certificados pelo poder concedente ou respectivo órgão ou entidade reguladora.

§ 3º Os créditos decorrentes de investimentos devidamente certificados poderão constituir garantia de empréstimos aos contratados, destinados exclusivamente a investimentos nos sistemas de transporte público coletivo objeto do respectivo contrato.

§ 4º Quando do advento do termo final do prazo contratual, ou quando se der a retomada dos serviços pelo titular dos serviços em quaisquer hipóteses legalmente admitidas, a indenização dos investimentos vinculados a bens reversíveis ainda não amortizados ou depreciados, nos termos da legislação aplicável, deve ser apurada e regularmente liquidada no prazo máximo de 1 (um) ano a contar do encerramento do contrato.

§ 5º Os contratos públicos de parceria adotarão preferencialmente os meios alternativos para a solução de conflitos acerca da definição da indenização.

## Seção II

### Do Financiamento da Operação

**Art. 23.** A operação dos serviços de transporte público coletivo terá a sustentabilidade econômico-financeira assegurada por meio de:

I – receitas de custeio e demais aportes de recursos orçamentários dos poderes públicos federal, estadual, do distrito federal e dos municípios;

II – receitas tarifárias, quando houver;

III – receitas extratarifárias;

IV – contribuições e taxas decorrentes da justa distribuição dos benefícios e ônus do uso dos diferentes modos e serviços de mobilidade urbana;

V – subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte; e

VI – outras fontes que venham a ser instituídas pelo poder público delegante, com objetivo de assegurar o financiamento do serviço de transporte público e o equilíbrio econômico financeiro contratual.

*Parágrafo único.* Os aportes de recursos orçamentários estabelecidos no inciso I, quando decorrentes de implementação de política de gratuidades e descontos tarifários, deverão ser suficientes para compensar o aumento de custos operacionais e a redução da arrecadação tarifária em razão do benefício concedido.

**Art. 24.** O titular dos serviços é responsável pela gestão financeira dos recursos auferidos mediante o pagamento da tarifa pelo passageiro, compreendendo:

I – o estabelecimento de sistemas de bilhetagem eletrônica;

II – a comercialização de créditos eletrônicos de passagens; e

---

III – o controle sobre eventuais rendimentos e créditos expirados.

*Parágrafo único.* A gestão financeira dos recursos de que trata o *caput* por entidade que não integra a administração do titular dependerá de prévia licitação, pela qual se deverá prever:

I - contratação de auditoria independente anual, com definição prévia dos elementos da auditoria com a seleção do auditor independente pelo titular dos serviços a partir de opções oferecidas pelo operador;

II - acesso completo, imediato e irrestrito dos dados desagregados e agregados de bilhetagem eletrônica pela administração pública, incluindo sua comercialização e rendimentos financeiros; e

III - adoção de ações de classe especial em empresas de capital misto.

**Art. 25.** A política tarifária do serviço de transporte público coletivo deverá observar:

I – a ampliação do acesso dos cidadãos ao serviço;

II – a capacidade de pagamento dos passageiros, inclusive em comparação aos custos do transporte individual;

III – necessidades da população em relação ao serviço público ofertado;

IV – a adoção de diferentes fontes de receitas visando a modicidade tarifária;

V – a possibilidade de integração entre modos e redes de transporte, quando possível através da adoção de bilhete único ou outro mecanismo de conjugação de serviços;

VI – a publicidade, simplicidade e transparência;

VII – o incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários, visando a automação integral da cobrança de passagens; e

VIII – subsídio cruzado entre serviços superavitários e aqueles deficitários, visando a disponibilização de uma rede única e integrada para a população.

**Art. 26.** As tarifas serão fixadas de forma clara e objetiva, devendo os reajustes e as revisões serem tornados públicos na forma do inciso IV do art. 14 desta Lei, com prazo de antecedência para sua aplicação definido em contrato.

**Art. 27.** A União, os estados, os municípios e o Distrito Federal, no âmbito de suas competências, de forma independente ou consorciada entre as esferas de governo, poderão estabelecer programas de custeio da operação do transporte coletivo, visando o estabelecimento de benefícios tarifários aos passageiros, ampliação do nível de serviço ou outros ajustes operacionais, por meio de subsídios ou subvenções orçamentárias.

§ 1º Os recursos destinados aos programas e subsídios de que trata o *caput* poderão originar-se de dotações específicas do orçamento do titular dos serviços ou de repasses de outros entes da federação, observado o disposto no parágrafo único do art. 23 desta Lei.

§ 2º No caso de serviços prestados de forma indireta ou parcialmente indireta, os subsídios concedidos serão estabelecidos com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade, eficiência e qualidade, devendo estar previstos em contrato, preferencialmente sob a forma de contraprestação pecuniária do poder concedente ao contratado.

§ 3º A concessão de gratuidades e de descontos tarifários a uma classe ou coletividade de usuários nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano deve ser custeadas com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público.

§ 4º Os benefícios estabelecidos no § 3º somente podem entrar em vigor após a inclusão no orçamento público do ente responsável pela concessão.

§ 5º Os veículos utilizados nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano são isentos do pagamento da tarifa de pedágio no âmbito das rodovias dos entes federativos englobados no *caput*,

para fins da preservação da modicidade tarifária a que fazem jus os pagantes do serviço.

**Art. 28.** A União poderá participar, mediante leis específicas, de apoio ao custeio dos serviços de transporte público coletivo visando assegurar o direito ao transporte, previsto no art. 6º da Constituição Federal, e a melhoria da eficiência e qualidade dos serviços para a população, podendo fazê-lo das seguintes formas:

I – no âmbito de programas federais de fomento ao desenvolvimento institucional e melhoria da prestação dos serviços, ou de atividades componentes do serviço de transporte público;

II – no âmbito de programas sociais ou para custeio de atividades ou equipamentos dos serviços de transporte público coletivo locais;

III – como contrapartida ao alcance de metas de desempenho operacional, de satisfação e ambientais previamente estabelecidas nas normas de referência para a regulação da prestação dos serviços de transporte público coletivo expedidas pela União;

IV – para cobertura de custos adicionais ou perda de receitas decorrentes de benefícios tarifários;

V – por meio de programas e legislações que regulamentem e apoiem os instrumentos previstos nos arts. 19, 23, 29 e 30 desta Lei.

§ 1º Exceto quando se tratar de subsídio concedido diretamente ao passageiro dos serviços, os recursos não onerosos da União serão transferidos obrigatoriamente para municípios, Distrito Federal ou estados, conforme regulamento específico.

§ 2º Os programas de fomento ao desenvolvimento institucional e melhoria da prestação dos serviços estabelecidos no âmbito da União deverão induzir a utilização das receitas estabelecidas nos arts. 29 e 30 desta Lei.

**Art. 29.** São consideradas receitas extratarifárias aos serviços de transporte público coletivo:

I – receitas de publicidade e direitos de nome nos veículos, terminais, estações, pontos de parada, entre outros;

II – receitas imobiliárias ou de exploração de serviços comerciais nas estações ou em áreas contíguas às infraestruturas de transporte público coletivo;

III – receitas oriundas da cobrança de estacionamento em áreas públicas e da taxação de estacionamentos privados;

IV – receitas decorrentes da cessão de terrenos públicos para construção de garagem;

V – outras receitas definidas em contratos para operação dos serviços de transporte público coletivo e demais serviços correlatos ou em legislação e normas aplicáveis; e

VI – oriundas da comercialização de créditos de carbono ou outros mecanismos de compensação ambiental.

**Art. 30.** Para promoção da justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços de mobilidade urbana, compete ao titular dos serviços de transporte público coletivo instituir:

I – a cobrança de contribuição de melhoria decorrente de valorização imobiliária privada ocorrida em razão de investimentos públicos em mobilidade urbana ou da aplicação de outros instrumentos previstos no Estatuto das Cidades;

II – a cobrança de tributos ou tarifas do organizador ou da plataforma tecnológica de intermediação do serviço pela utilização do sistema viário público por serviços de transporte de passageiros privados, individuais e por serviços de transporte urbano de cargas;

III – a cobrança de tributos ou tarifas pelo estacionamento;

IV – a cobrança de tributos ou tarifas de congestionamento;

V – a cobrança de tributos ou tarifas sobre a circulação de veículos motorizados individuais em determinadas áreas, dias e horários em decorrência das externalidades negativas;

VI – a instituição de regime diferenciado de tributação em decorrência de emissões de poluentes;

VII – a cobrança de tributos pela disponibilidade dos serviços de transporte público coletivo, inclusive para pessoas jurídicas; e

VIII – outros instrumentos previstos na política de mobilidade urbana local.

§ 1º A receita auferida na forma dos incisos II a VIII deverá ser aplicada obrigatoriamente para o financiamento da infraestrutura e da operação dos serviços de transporte público coletivo e dos modos ativos de transporte.

§ 2º Os instrumentos dos incisos II a VII têm caráter extrafiscal e visam desestimular o uso de modos e serviços de mobilidade prejudiciais aos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, na forma definida na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

§ 3º A instituição e definição das regras de operacionalização dos tributos e tarifas destinados ao financiamento da infraestrutura e da operação do transporte público coletivo deve observar a progressividade da contribuição em relação à renda dos contribuintes e os impactos econômicos, sociais e ambientais decorrentes da tributação.

## CAPÍTULO IV

### DA OPERAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

#### Seção I

##### Da Contratação de Operadores

**Art. 31.** A prestação dos serviços de transporte público coletivo municipal ou de caráter urbano por pessoa física ou jurídica que não integre a administração do titular depende da celebração de contrato, mediante prévia licitação, nos termos do artigo 175 da Constituição Federal, vedada a sua disciplina mediante contrato de programa, convênio, termo de parceria, autorização ou outros instrumentos de natureza precária.

§ 1º Os serviços de transporte privado não farão jus a subsídios governamentais.

§ 2º A critério do poder concedente, os serviços sob demanda, estabelecidos na forma da regulação local, poderão ser contratados de forma acessória sem que se prejudique o atendimento e dos serviços básicos e complementares de transporte público coletivo.

**Art. 32.** A operação dos serviços de transporte público coletivo deverá atender a requisitos mínimos de qualidade, incluindo:

I – disponibilidade, conectividade e continuidade;

II – regularidade e pontualidade;

III – segurança viária e segurança dos passageiros;

IV – conveniência, acessibilidade e conforto;

V – satisfação dos passageiros;

VI – aspectos ambientais; e

VII – integração com outros modos de transporte.

§ 1º Regulamento emitido pelo poder concedente, elaborado com base nas normas de referência expedidas pela União, deverá estabelecer padrões e indicadores de qualidade, desempenho e atendimento aos usuários, adequado à realidade de cada sistema de transporte público em operação, bem como os requisitos operacionais e de manutenção dos veículos e sistemas utilizados na prestação dos serviços, sem prejuízo de outros requisitos estabelecidos pelo titular dos serviços.

§ 2º No caso de serviços prestados de forma indireta, a remuneração do operador deverá ser estabelecida com base no atendimento aos requisitos mínimos estabelecidos nas normas regulamentares e contratuais.

§ 3º O disposto no § 2º deste artigo não se aplica aos contratos celebrados anteriormente à vigência desta Lei, exceto no caso de renovações ou prorrogações não previstas no momento da celebração, ou em casos de revisões acordadas entre as partes.

**Art. 33.** São consideradas áreas de interesse público aquelas necessárias para a efetiva prestação dos serviços de transporte público coletivo, incluindo:

I - estações, terminais, vias e pontos de embarque e desembarque de passageiros;

III - espaços públicos ao longo da rede que permitam a integração do transporte público coletivo com os demais modos;

IV - áreas contíguas às infraestruturas de transporte público coletivo destinadas à execução de atividades acessórias ou complementares aos serviços; e

V - outras áreas destinadas ao desenvolvimento de planos e projetos de urbanização, renovação urbana, parcelamento ou reparcelamento do solo, necessárias para implementação de medidas de desenvolvimento orientado ao transporte, desde que previstas no plano diretor.

§ 1º Os contratos poderão prever a desapropriação ou a inclusão como bem reversível e utilização das áreas descritas no *caput* para viabilizar a continuidade dos serviços de transporte público coletivo e a geração de receitas alternativas, complementares ou acessórias.

§ 2º Quando a desapropriação se destinar ao desenvolvimento dos planos e projetos previstos no inciso V do *caput*, a exploração imobiliária dos imóveis produzidos poderá compor a remuneração do operador.

## Seção II

### Do Regime Econômico-financeiro

**Art. 34.** O regime econômico e financeiro da contratação dos serviços de transporte público coletivo será estabelecido no respectivo edital de licitação, sendo a remuneração do operador resultante do processo licitatório.

§ 1º A remuneração do operador deve ser coberta por receitas tarifárias, extratarifárias e subsídios, definidos na forma desta Lei e nas normas regulamentares e contratuais.

§ 2º Compete ao poder público concedente a fixação e a definição dos níveis da tarifa pública a ser cobrada do passageiro.

§ 3º Caso os rendimentos diretamente recebidos pelo operador e oriundos de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, e que somadas às demais receitas superem os recursos necessários para a remuneração do operador, os valores percebidos a maior deverão ser revertidos ao sistema de transporte público coletivo para aplicação na melhoria da prestação dos serviços.

§ 4º O poder público concedente poderá criar fundo de estabilização para recepcionar os recursos de que trata o § 3º com vistas a garantir a modicidade tarifária e a melhoria da qualidade dos serviços.

**Art. 35.** Em complementação à legislação aplicável, os contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo deverão estabelecer:

I – a distinção entre a tarifa cobrada dos passageiros e a remuneração da prestação do serviço;

II – as multas, encargos e indenizações aplicáveis em casos de descumprimento contratual ou inadimplemento das partes; e

III – a definição objetiva dos meios de prevenção e resolução de controvérsias contratuais e a identificação, de comum acordo, dos responsáveis pela realização dos referidos procedimentos, bem como os respectivos meios de transparência e publicidade destes processos.

**Art. 36.** O poder público concedente poderá estabelecer em contrato meta de redução percentual dos custos de operação com base em fatores de produtividade, independentemente do modelo de remuneração dos serviços, considerando a matriz de responsabilidades definida no contrato.

*Parágrafo único.* Os efeitos financeiros auferidos por ganhos de eficiência e produtividade e pela redução dos custos de produção só poderão ser percebidos pelo operador dos serviços, respeitadas as disposições do § 3º do art. 34, e se mantidos os padrões de qualidade, desempenho e níveis de serviço exigidos no contrato.

**Art. 37.** Os reajustes ordinários da remuneração da prestação do serviço devem observar o intervalo mínimo de doze meses, de acordo com as normas legais, regulamentares e contratuais.

**Art. 38.** O contrato deverá prever matriz clara de responsabilidade e riscos entre poder concedente e contratado, além de indicar que os reequilíbrios econômico-financeiros também serão aplicáveis nos casos de:

I – variação dos níveis previamente estabelecidos em contrato de oferta dos serviços, para mais ou para menos, por determinação do poder público concedente; e

II – alteração dos custos operacionais decorrentes da substituição de veículos da composição da frota estabelecida em contrato em face da adoção de novas tecnologias, bem como da incorporação de inovações tecnológicas nos veículos existentes da frota, em instalações fixas ou em sistemas de gestão da operação dos serviços, solicitadas pelo poder público concedente.

§ 1º As revisões extraordinárias poderão acontecer por ato de ofício do titular ou mediante provocação das demais partes envolvidas na prestação do serviço, caso em que deve ser demonstrada a existência fática de desequilíbrio contratual, instruindo o requerimento com todos os elementos necessários e suficientes para subsidiar a decisão e dando publicidade ao ato.

§ 2º As alterações pelo poder concedente estabelecidas no inciso II, no que diz respeito à substituição de veículos da frota em face de inovações tecnológicas, deverão seguir um cronograma previamente estabelecido entre as partes, que considere a viabilidade de fornecimento dos novos produtos pela indústria ou por fornecedores de equipamentos.

## CAPÍTULO V

### DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 39.** A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 4º .....

V-A - modos ativos de transporte: modalidades que se utilizam da propulsão humana para deslocamento;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população, aberto ao público, com itinerários e política tarifária fixados pelo poder público;

VI-A - transporte especial de passageiros: serviços de transporte de passageiros regulamentado ou contratado pelo poder público, apartado da rede de transporte público coletivo da localidade, para o atendimento de segmentos específicos da sociedade;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda, destinado a passageiros previamente cadastrados e realizado por empresa autorizada pelo poder público responsável;

VIII - transporte individual de utilidade pública: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por meio de veículos de aluguel, organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens ou mercadorias, podendo ser realizado por meio de modos de transporte motorizados e modos ativos;

X - transporte privado individual: modo motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por meio de veículos particulares;

.....  
XIV - transporte privado individual sob demanda: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas sob demanda, solicitadas exclusivamente por passageiros previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.” (NR)

“Art. 5º .....

.....  
III - universalidade e equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

.....” (NR)

“Art. 6º .....

IX - prioridade do transporte público coletivo sobre os demais modos de transporte motorizados nos investimentos em mobilidade urbana;

X - planejamento integrado dos serviços de transporte coletivo público regular em uma rede única sob gestão do poder público;

XI - integração de novos serviços e tecnologias ao sistema de mobilidade urbana;

XII - planejamento regional integrado da mobilidade urbana e prestação regionalizada dos serviços de transporte público coletivo;

XIII - adaptação do sistema de mobilidade urbana às mudanças climáticas.

XIV – incentivos à eficiência no transporte coletivo urbano e à busca de fonte de receitas extratarifárias, com vistas ao subsídio do serviço.” (NR)

“Art. 7º .....

.....

VI - promover o desenvolvimento urbano a partir de uma rede única e estruturada de transporte público coletivo;

VII - integrar instâncias federativas de governo no planejamento, financiamento, gestão, financiamento e assistência técnica com vistas à racionalização e à integração de modos de transporte no sistema de mobilidade urbana.” (NR)

## “CAPÍTULO II DAS DIRETRIZES PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANPSORTE”

“Art. 8º-A. As regras gerais para prestação dos serviços de transporte público coletivo serão estabelecidas em lei federal específica, que definirá:

I - princípios e diretrizes para a regulação, organização e prestação dos serviços pelo poder público titular;

II - regras gerais para o financiamento da infraestrutura e da operação; e

III - regras gerais para contratação de operadores para prestação dos serviços.”

"Art. 11. ....

*Parágrafo único. A exploração do transporte privado coletivo sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público responsável caracterizará transporte ilegal de passageiros." (NR)*

### “CAPÍTULO III DOS DIREITOS E DEVERES DOS PASSAGEIROS DO SISTEMA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA”

"Art. 14. ....

§ 1º Os passageiros dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

§ 2º É dever dos passageiros zelar pela preservação dos bens públicos ou privados utilizados para a prestação do serviço." (NR)

"Art. 16. ....

VIII - fomentar a formação de unidades territoriais de transporte público coletivo para promoção do planejamento integrado e intermodal das redes de transporte e mobilidade;

IX - estabelecer normas de referência nacionais de qualidade e produtividade para os sistemas de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano;

X - realizar o monitoramento nacional dos sistemas de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano e fomentar seu enquadramento nas normas de referência nacionais;

XI - monitorar a efetivação dos princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana pelos entes subnacionais;

XII - elaborar o Plano Nacional de Mobilidade Urbana;

XIII - instituir e implementar o Programa Nacional de Desenvolvimento do Transporte Público Coletivo na forma de legislações específicas;

XIV - contribuir com a implementação e o monitoramento do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, conforme legislação vigente;

XV – subsidiar as tarifas de transporte público coletivo de passageiros urbano e de caráter urbano.

.....  
§ 3º A alocação de recursos públicos federais e os financiamentos com recursos da União ou com recursos geridos ou operados por órgãos ou entidades da União serão feitos em conformidade com as diretrizes e objetivos estabelecidos nesta Lei e com os planos de mobilidade urbana.

§ 4º A União poderá prestar assistência financeira excepcional aos estados, Distrito Federal e municípios na ocorrência de desastres e em situações de emergência ou calamidade pública legalmente reconhecidas.” (NR)

“Art. 16-A. Lei específica disporá sobre a criação de agência executiva técnica, no âmbito da União, para apoiar o desenvolvimento das atribuições previstas no art. 16, bem como as demais competências federais previstas em outras legislações referentes à mobilidade urbana.”

“Art. 16-B. Fica criado o Fórum Nacional de Mobilidade Urbana, colegiado de caráter consultivo com a participação da sociedade civil.

§ 1º A composição do Fórum Nacional de Mobilidade Urbana será definida em ato do Poder Executivo federal.

§ 2º Regimento interno disporá sobre a organização e o funcionamento do Fórum Nacional de Mobilidade Urbana.”

“Art. 17. ....

.....  
IV- prestar assistência técnica e financeira aos Municípios, nos termos desta Lei;

V - realizar programas de capacitação de pessoal nas áreas de planejamento, gestão, e operação de transporte público coletivo;

VI- garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizado pelas redes de transporte público coletivo sob a sua gestão;

VII - apoiar e fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo nos municípios, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas;

VIII - liderar o planejamento integrado das redes de transporte público coletivo em regiões metropolitanas e aglomerados urbanos;

IX - realizar ações de incentivo ao desenvolvimento dos sistemas de mobilidade e, em especial, do de mobilidade urbana; e

X - criar estruturas de governanças interfederativa na área de mobilidade urbana em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas.

§ 1º Os estados poderão delegar aos municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, no âmbito das unidades territoriais de mobilidade urbana, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

§ 2º A criação de estruturas de governanças interfederativa na área de mobilidade urbana em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas obedecerá aos princípios e diretrizes gerais estabelecidos no art. 2º da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 e na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015.” (NR)

“Art. 18. ....

V - planejar e implantar as redes de transporte público coletivo sob sua gestão com base em estudos técnicos e econômicos e de forma a atender, em primeiro lugar, o interesse público;

VI – garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizado pelas redes de transporte público coletivo sob sua gestão; e

VII – implementar as prioridades de uso da via pública definidas nesta Lei.

*Parágrafo único.* O Município poderá delegar a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo urbano, no âmbito das unidades territoriais de mobilidade urbana, a outros entes federados, por meio de consórcio público ou convênio de cooperação.” (NR)

“Art. 22. ....

§ 1º No cumprimento do teor do inciso VII, o Poder Público responsável pela fiscalização pode estabelecer multas e sanções administrativas de retenção e recolhimento do veículo utilizado no transporte ilegal de passageiros.

§ 2º O perdimento do veículo aplica-se quando houver reincidência no seu uso, dentro do período de um ano, no transporte ilegal de passageiros.

§ 3º O valor da multa não poderá exceder a R\$ 15.000,00 (quinze mil reais).

§ 4º A retenção e o recolhimento do veículo observarão os procedimentos estabelecidos pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.” (NR)

“Art. 23. ....

.....

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita ao financiamento da infraestrutura ou custeio da operação do transporte público coletivo e do transporte não motorizado, na forma da lei;

.....

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana, vinculando-se a receita, quando houver, ao financiamento da infraestrutura ou custeio da operação do transporte público coletivo e do transporte não motorizado, na forma da lei;

.....” (NR)

“Art. 25. Os Poderes Executivos da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, devem fazer constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana, para a melhoria da qualidade dos serviços e para a garantia da modicidade tarifária do transporte público coletivo.

§ 1º A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o *caput* será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

§ 2º Os investimentos em mobilidade urbana e o subsídio do custo da prestação dos serviços de transporte público coletivo serão operacionalizados preferencialmente por meio de fundos públicos estaduais, distrital e municipais, na forma da Lei.” (NR)

**Art. 40.** A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º .....

.....  
XXI - desenvolvimento orientado ao transporte para compatibilização do uso e ocupação do solo com o planejamento das redes de transporte público coletivo e mobilidade urbana;

XXII - escalonamento do horário de funcionamento das diversas atividades urbanas visando proporcionar a distribuição mais uniforme da demanda de viagens urbanas durante o dia.”  
(NR)

“Art. 4º .....

.....  
V - .....

.....  
v) reparcelamento do solo;  
..... (NR) ”

**Art. 41.** O art. 6º da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º A aplicação dos recursos da Cide no pagamento de subsídios às tarifas de transporte público coletivo de passageiros e nos programas de infraestrutura de transportes terá como objetivos essenciais a modicidade tarifária do transporte público coletivo de passageiros, a redução do consumo de combustíveis automotivos, o atendimento mais econômico da demanda de transporte de pessoas e bens, o desenvolvimento de projetos de infraestrutura cicloviária, a implantação de ciclovias e ciclofaixas, a segurança e o conforto dos usuários, a diminuição do tempo de deslocamento dos usuários do transporte público coletivo, a melhoria da qualidade de vida da população, a redução das deseconomias dos centros urbanos e a menor participação dos fretes e dos custos portuários e de outros terminais na composição final dos preços dos produtos de consumo interno e de exportação.

*Parágrafo único.* Pelo menos sessenta por cento dos recursos arrecadados pela Cide devem ser aplicados nas áreas urbanas.”  
(NR)

**Art. 42.** O art. 1º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.1º.....  
§ 1º.....

V – pagamento de subsídios a tarifas de transporte público coletivo de passageiros.

.....  
§ 3º No âmbito da eventual ação prevista no inciso V do caput deste artigo, revestida de caráter discricionário, o produto da arrecadação das operações de que trata o inciso I do art. 3º desta Lei será aplicado prioritariamente nos municípios com programa de modicidade tarifária que garanta a redução de tarifas para os usuários, nos termos da regulamentação do Poder Executivo.” (NR)

**Art. 43.** A União, os estados, o Distrito Federal e os municípios têm o prazo de cinco anos, a contar da publicação desta lei, para adequar suas legislações de concessão de gratuidades e de descontos tarifários no transporte público coletivo urbano e de caráter urbano ao disposto nos §§ 3º e 4º do art. 27 desta Lei.

**Art. 44.** Ficam revogados os seguintes dispositivos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012:

I – art. 8º;

II – art. 9º;

III – art. 10.

**Art. 45.** Esta Lei entra em vigor após decorrido um ano de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

**DECISÃO DA COMISSÃO**  
**(PL 3278/2021)**

REUNIDA A COMISSÃO NESSA DATA, É APROVADO EM TURNO ÚNICO O SUBSTITUTIVO OFERECIDO AO PROJETO (EMENDA Nº 3/CI). A MATÉRIA SERÁ SUBMETIDA A TURNO SUPLEMENTAR, NOS TERMOS DO ARTIGO 282 DO REGIMENTO INTERNO.

03 de dezembro de 2024

Senador Confúcio Moura

Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 3278, DE 2021

Atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

**AUTORIA:** Senador Antonio Anastasia (PSD/MG)



Página da matéria



## PROJETO DE LEI N° , DE 2021

Atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

SF/21950.76610-05

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Esta Lei atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana com as diretrizes nacionais do transporte coletivo urbano e do transporte de caráter urbano de passageiros, de acordo com os artigos 21, XX, e 22, IX da Constituição Federal, mediante alteração da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002 e da Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001.

**Art. 2º** A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

**“Art. 4º .....**

VI – transporte público coletivo básico: serviço público de transporte de passageiros, composto de linhas estruturais e alimentadoras, acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VI-A – rede básica de transporte público coletivo: conjunto organizado de modos e linhas de transporte público coletivo básico com o objetivo de garantir as necessidades de deslocamento de pessoas no espaço urbano a ser atendido;

VI-B – rede de transporte público coletivo: conjunto organizado de modos e linhas de transporte público coletivo



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador ANTONIO ANASTASIA

SF/21950.76610-05

composto pela rede básica, pelos serviços complementares e por outros serviços públicos de transporte coletivo;

**VI-C** – transporte público coletivo complementar: serviço público de transporte de passageiros, composto de linhas auxiliares, não concorrentes com a rede básica para oferta de serviços seletivos ou atendimento de áreas de baixa demanda ou de difícil acesso, acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público, sendo parte integrante da rede de transporte público coletivo da localidade;

**VI-D** – transporte público coletivo sob demanda: serviço de transporte de passageiros para realização de viagens coletivas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, com horários e itinerários dinâmicos;

**VI-E** – transporte especial de passageiros: serviços de transporte de passageiros regulamentado ou contratado pelo poder público, apartado da rede de transporte público coletivo da localidade, para o atendimento de segmentos específicos da sociedade;

**VII** – transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda, destinado a usuários previamente cadastrados e realizado por empresa autorizada pelo poder público responsável;

.....  
**XIV** – transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

**XV** – comitê de prevenção e resolução de disputas: grupo de especialistas indicados pelas partes, previsto no contrato de concessão de transporte público coletivo básico, visando a solução de controvérsias de natureza técnica ou econômico-financeira;

**XVI** – benefício tarifário: medida de assistência social que concede gratuidade ou desconto no pagamento da tarifa do serviço de transporte público coletivo básico ou complementar para determinada classe de usuários;

**XVII** – tarifa de remuneração: é o valor que cobre os reais custos de produção do serviço de transporte público coletivo básico ou complementar, incluindo a remuneração do prestador do serviço;

**XVIII** – tarifa pública: preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo básico ou complementar;



SF/21950.76610-05

XIX – Sistema Nacional de Informações de Mobilidade Urbana: rede nacional contendo informações e dados do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sob gestão da União;

XX – déficit tarifário: diferença a menor entre a receita da tarifa pública cobrada do usuário e o custo da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo;

XXI – subsídio: valor do déficit tarifário a ser complementado pelo poder público delegante com o objetivo de manter a tarifa pública cobrada do usuário abaixo do custo real do serviço prestado.

XXII – superávit tarifário: é a diferença a maior entre a receita da tarifa pública cobrada do usuário e o custo da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo;

XXIII – transporte ilegal de passageiros: transporte remunerado coletivo ou individual de passageiros realizado sem delegação do poder público.” (NR)

**“Art. 6º .....**

VI – priorização de projetos de transporte público coletivo:

- a) estruturadores do território urbano;
- b) indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- c) de corredores exclusivos em vias urbanas;
- d) de faixas preferenciais em vias urbanas;

IX – exigência de contrapartidas por ônus causado à mobilidade urbana decorrentes de impactos causados por novos empreendimentos imobiliários, eventos temporários ou extraordinários;

X – adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente da implantação da infraestrutura de transportes, mediante a instituição da contribuição de melhoria para financiar projetos de mobilidade urbana;

XI – prioridade na destinação recursos financeiros públicos emergenciais ao transporte público coletivo básico e complementar na ocorrência de situação de emergência e estado de calamidade pública.” (NR)

**“Art. 8º** A política tarifária do serviço de transporte público coletivo básico e complementar é orientada pelas seguintes diretrizes:



SF/21950.76610-05

.....  
**III – ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;**

.....  
**IX – estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo básico e complementar; e**

.....  
**X – incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários, visando a automação integral da cobrança de passagens.**

.....  
**§ 2º Os Municípios devem divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo básico e complementar.**

.....” (NR)

**“Art. 9º** O regime econômico e financeiro da concessão do serviço de transporte público coletivo básico deve ser estabelecido no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo básico resultante do processo licitatório.

**§ 1º** Eventual déficit tarifário deve ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrassetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante, ou por repasses de outros entes federativos.

**§ 2º** Parte de eventual superávit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, deve ser obrigatoriamente revertida para a própria rede de transporte público coletivo.

**§ 3º** Compete ao poder público delegante a fixação e a definição dos níveis da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

**§ 4º** Compete ao poder público delegante o reajuste e a revisão da tarifa da remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública.

**§ 5º** Os reajustes ordinários das tarifas de remuneração da prestação do serviço devem observar a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo.

**§ 6º** As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e devem:



SF/21950.76610-05

I – incorporar parcelas das receitas alternativas auferidas pelo operador dos serviços em favor da modicidade da tarifa pública ao usuário;

II – aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 7º O poder público pode, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder o reajuste extraordinário ou a revisão extraordinária das tarifas de remuneração da prestação do serviço, por ato de ofício ou mediante provocação do operador dos serviços, caso em que este deve demonstrar sua indispensabilidade, instruindo o requerimento com todos os elementos necessários e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.”

**“Art. 9º-A.** O exercício da função de regulação deve ser realizado por órgãos da administração direta do ente titular ou, mediante delegação, por empresa pública ou por agência reguladora criada para esse fim e atenderá aos seguintes princípios:

I – independência decisória, incluindo autonomia administrativa, orçamentária e financeira da entidade reguladora;

II – transparência, tecnicidade, celeridade e objetividade das decisões.

§ 1º São objetivos da regulação:

I – estabelecer padrões e normas para a adequada prestação dos serviços e para o atendimento dos usuários nos termos do artigo 7º da Lei 8.987 de 13 de fevereiro de 1995 e do artigo 5º a 8º a Lei nº 13.460, de 26 de junho de 2017;

II – promover a melhoria contínua dos padrões de serviços e garantir o cumprimento das condições e metas estabelecidas;

III – definir as tarifas públicas que serão pagas pelos usuários dos serviços, observando:

a) a capacidade de pagamento;

b) as necessidades da população usuária em relação ao serviço público ofertado;

c) a modicidade tarifária;

IV – homologar os reajustes periódicos das tarifas de remuneração dos operadores, estabelecida originalmente nos processos licitatórios para contratação dos serviços, que assegurem o equilíbrio econômico e financeiro dos contratos, mediante mecanismos que induzam a eficiência e eficácia dos serviços;

V – incentivar a utilização de mecanismos que favoreçam a modicidade tarifária.



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador ANTONIO ANASTASIA

SF/21950.76610-05

§ 2º A entidade reguladora editará normas relativas às dimensões técnica, econômica e social de prestação dos serviços, que abrangerão, no mínimo, os seguintes assuntos:

I – padrões e indicadores de qualidade e desempenho da prestação dos serviços;

II – requisitos operacionais e de manutenção dos veículos e dos sistemas utilizados na prestação dos serviços;

III – metas progressivas de expansão e de qualidade dos serviços e os respectivos prazos;

IV – planilhas de referência para cálculo dos custos de realização dos serviços do operador rodoviário;

V – controle e acompanhamento dos custos de realização dos serviços a partir das demonstrações contábeis do operador metroferroviário;

VI – monitoramento dos custos;

VII – reajustes ordinários e extraordinários das tarifas de remuneração dos operadores de acordo com as disposições contratuais;

VIII – revisões ordinárias e extraordinárias das tarifas de remuneração dos operadores de acordo com as disposições contratuais;

IX – fixação e reajustes das tarifas públicas cobradas dos usuários;

X – procedimentos de liquidação financeira entre as receitas das tarifas públicas e os custos de remuneração dos operadores;

XI – avaliação da eficiência e eficácia dos serviços prestados;

XII – planos de contas das empresas operadoras e mecanismos de informação, auditoria e certificação;

XIII – controle e gestão das gratuidades, dos descontos tarifários e das receitas extratarifárias;

XIV – procedimentos que visem apurar o nível de satisfação dos usuários em relação ao serviço público ofertado;

XV – sistemas de bilhetagem eletrônica, inclusive a comercialização de créditos eletrônicos de passagens, observado o disposto na Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985;

XVI – subsídios tarifários;

XVII – padrões de atendimento ao público e mecanismos de participação, informação e reclamação;

XVIII – meios de prevenção e resolução de controvérsias contratuais, tais como:



SF/21950.76610-05

- a) conciliação;
- b) mediação;
- c) comitê de prevenção e resolução de disputas;
- d) arbitragem;

XIX – requisitos para elaboração dos estudos técnicos e econômicos que embasem o planejamento das redes de transporte público coletivo e os editais de licitação.

§ 3º Em caso de gestão associada, os entes titulares poderão adotar os mesmos critérios econômicos, sociais e técnicos da regulação em toda a área de abrangência da prestação dos serviços.

§ 4º Os prestadores de serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano deverão fornecer à entidade reguladora os dados e informações necessários para o desempenho de suas atividades em consonância com as normas legais, regulamentares e contratuais.

§ 5º Deve ser assegurada a publicidade aos relatórios, estudos, decisões e instrumentos equivalentes que se refiram à regulação ou à fiscalização dos serviços, bem como aos direitos e deveres dos usuários e prestadores de serviço permitindo o acesso a informação nos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

§ 6º O disposto no § 5º deve resguardar os documentos considerados sigilosos em razão de interesse público, mediante prévia e motivada decisão, e os de sigilo comercial conforme legislação específica.

§ 7º A publicidade a que se refere o § 5º dever ser realizada, preferencialmente, por meio de sítio mantido na rede mundial de computadores.

§ 8º A publicidade prevista no § 5º, quando realizada pelo poder público delegante, dispensa a realização pelos delegatários do serviço.

**“Art. 10-A.** As contratações pelo Poder Público dos serviços de transporte público coletivo básico ou complementar devem ser sempre realizadas por meio de licitação, nos termos do art. 175 da Constituição Federal.

§ 1º As contratações para os serviços de transporte público coletivo básico devem ser realizadas em uma das seguintes modalidades:

I – concessão patrocinada ou concessão administrativa, nos termos da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004; ou

II – concessão, nos termos da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador ANTONIO ANASTASIA

SF/21950.76610-05

§ 2º As contratações para os serviços de transporte público coletivo complementar serão realizadas na modalidade de concessão ou permissão, conforme as normas estabelecidas na Lei nº 8.987, de 1995.

§ 3º As contratações para os serviços de transporte público coletivo básico e complementar do modo rodoviário para a mesma rede de transporte público coletivo devem ser objeto de um único processo licitatório.

§ 4º As contratações do serviço de transporte público coletivo sob demanda devem ser efetivadas como serviços acessórios ou associados ao objeto dos contratos de transporte público coletivo básico da mesma área de operação e ter regras e disciplinamentos próprios.

§ 5º Em complementação à legislação aplicável, os contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo básico deverão estabelecer:

I – a distinção entre a tarifa pública cobrada dos usuários e a tarifa de remuneração da prestação do serviço;

II – a assunção de risco de demanda por viagens pelo poder público delegante do serviço;

III – os procedimentos para os repasses dos déficits tarifários ou superávit tarifários entre o poder público delegante e o delegatário do serviço;

IV – as multas, encargos e indenizações aplicáveis à Administração Pública ou ao prestador do serviço público em casos de descumprimento contratual e de inadimplemento dos repasses do déficit ou superávit tarifário;

V – os parâmetros de oferta e qualidade dos serviços contratados;

VI – os parâmetros para a integração tarifária entre os modos e serviços;

VII – o restabelecimento obrigatório do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, por meio de revisão extraordinária, nos casos de:

a) variação significativa da oferta de serviço contratada, para mais ou para menos, por determinação do poder público delegante;

b) adoção de novas tecnologias nos veículos, nas instalações fixas ou na operação dos serviços solicitadas pelo poder público delegante;

VIII – A definição objetiva dos meios de prevenção e resolução de controvérsias contratuais previstos no inciso XVIII do artigo 9º-A e a identificação, de comum acordo, dos responsáveis pela realização dos referidos procedimentos.



SF/21950.76610-05

IX – as condições para a gestão da oferta do serviço pelo prestador do transporte público coletivo.

§ 6º Os contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo sob demanda devem estabelecer:

I – os casos em que o prestador de serviço terá a liberdade para estabelecer a tarifa a ser cobrada do usuário;

II – os parâmetros de oferta e qualidade dos serviços contratados;

III – a repartição dos riscos associados ao contrato entre as partes.”

**“Art. 10-B.** A prestação dos serviços atenderá a requisitos mínimos de qualidade, incluindo a universalidade, a continuidade, a regularidade e aqueles relativos aos veículos e às instalações fixas, ao atendimento dos usuários e às condições operacionais e de manutenção dos sistemas utilizados, de acordo com as normas regulamentares e contratuais.

§ 1º A União orientará os entes subnacionais sobre os parâmetros mínimos para a qualidade dos serviços.

§ 2º O poder público responsável pela rede de transporte público coletivo deve garantir as condições de acessibilidade dos usuários aos pontos de parada, estações e terminais que compõem o sistema de transporte.

**“Art. 10-C.** O poder público responsável pela rede de transporte público coletivo deve disponibilizar espaços públicos ao longo da rede que permitam a integração modal entre os meios de transporte individual e o sistema coletivo.”

**“Art. 11. ....**

*Parágrafo único.* A autorização do poder público responsável e as listas de usuários previamente cadastrados para utilização deste tipo de serviço de transporte devem estar disponíveis nos veículos durante as viagens para uso da fiscalização, sendo vedada a cobrança de passagens durante a viagem.” (NR)

### “CAPÍTULO III DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS

**Art. 14.** São direitos e deveres dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador ANTONIO ANASTASIA

nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e nº 13.460, de 26 de junho de 2017:

.....  
V – contribuir para a preservação dos bens públicos ou privados utilizados para a prestação do serviço.

.....” (NR)

**“Art. 16. ....**

.....  
VIII – prestar assistência financeira excepcional aos Estados, Distrito Federal e Municípios na ocorrência de casos fortuitos e de força maior, visando atender ao disposto no inciso XI do artigo 6º;

IX – liderar a implantação de estrutura de governança interfederativa na área de mobilidade urbana nas regiões integradas de desenvolvimento econômico;

X – estabelecer as normas de referências nacionais de qualidade e produtividade para os sistemas de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, realizar o monitoramento nacional e fomentar o enquadramento dos diversos sistemas nas referências nacionais;

XI – apoiar e fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande, média e pequena capacidade nos municípios, aglomerações urbanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e regiões metropolitanas;

XII – apoiar, fomentar e monitorar a efetivação dos princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana pelos entes subnacionais.

.....  
§ 2º A União pode delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, bem como os serviços intermunicipais sobre trilhos por ela operados, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.”

**“Art. 17. ....**

.....  
IV – realizar programas de capacitação de pessoal nas áreas de planejamento, gestão, e operação de transporte público coletivo;

SF/21950.76610-05



SF/21950.76610-05

V – fornecer semestralmente ao órgão responsável da União as informações sobre os sistemas de transporte público coletivo sob sua gestão para alimentar o sistema nacional de informações de mobilidade urbana previsto no inciso III do artigo 16;

VI – garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizado pelas redes de transporte público coletivo sob a sua gestão;

VII – apoiar e fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande, média e pequena capacidade nos municípios, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas;

VIII – liderar a implantação de estrutura de governança interfederativa na área de mobilidade urbana em regiões metropolitanas e aglomerados urbanos;

IX – realizar ações de incentivo ao desenvolvimento dos sistemas de mobilidade e, em especial, do transporte público coletivo de acordo com os princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

§ 1º Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim

§ 2º O cumprimento do disposto no inciso V é condição essencial para que o ente federativo solicite e receba recursos federais destinados à mobilidade urbana.

§ 3º As governanças interfederativas na área de mobilidade urbana criadas nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas obedecerão aos princípios e diretrizes gerais estabelecidos no art. 2º da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 e na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015.” (NR)

#### “Art. 18. ....

---

V – fornecer semestralmente ao órgão responsável da União as informações sobre os sistemas de transporte público coletivo sob sua gestão para alimentar o sistema nacional de informações de mobilidade urbana previsto no inciso III do artigo 16.

VI – planejar e implantar as redes de transporte público coletivo sob sua gestão com base em estudos técnicos e econômicos confiáveis e de forma a atender, em primeiro lugar, o interesse público.

VII – garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizado pelas redes de transporte público coletivo sob sua gestão.



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador ANTONIO ANASTASIA

SF/21950.76610-05

§ 1º O cumprimento do disposto no inciso V é condição essencial para que o ente federativo solicite e receba recursos federais destinados à mobilidade urbana.

§ 2º O Município poderá delegar a outros entes federados ou para consórcio de Municípios, por meio de convênio, a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo urbano.” (NR)

**“Art. 19-A.** Os entes federativos responsáveis pela gestão de redes de transporte público coletivo devem garantir sistemas eficientes de comunicação com a sociedade e de informação aos usuários disponível em todos os pontos de parada, estações e terminais.”

**“Art. 22. ....**

*Parágrafo único.* No cumprimento do teor do inciso VII, o poder público responsável pela fiscalização pode estabelecer multas e sanções administrativas de retenção, apreensão e o recolhimento do veículo de transporte ilegal de passageiros.” (NR)

**“Art. 23. ....**

III – aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita ao financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público coletivo, na forma da lei;

V – estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana, vinculando-se a receita ao financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público coletivo, na forma da Lei;

.....” (NR)

**“Art. 24. ....**

XII – medidas para situações de emergência ou de calamidade pública, inclusive de financiamento excepcional para o custeio de serviços de transporte público coletivo;



.....” (NR)

**“Art. 25.** Os Poderes Executivos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, devem fazer constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana, a melhoria da qualidade dos serviços e na garantia da modicidade tarifária.

§ 1º A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o *caput* será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

§ 2º Os investimentos em mobilidade urbana e o subsídio da tarifa pública dos serviços de transporte público coletivo serão operacionalizados por meio de fundos públicos estaduais, distrital e municipais, na forma da lei.

.....” (NR)

**Art. 3º** A Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

**“Art. 6º** .....

*Parágrafo único.* No mínimo sessenta por cento dos recursos da CIDE destinados aos programas de infraestrutura de transportes devem ser aplicados nas áreas urbanas.” (NR)

**Art. 4º** A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

**“Art. 2º** .....

.....  
XX – escalonamento do horário de funcionamento das diversas atividades urbanas visando proporcionar a distribuição mais uniforme da demanda de viagens urbanas durante o dia.” (NR)

**“Art. 4º** .....

SF/21950.76610-05



.....  
III – .....

.....  
i) disciplina dos horários de funcionamento das diversas atividades econômicas, sociais e culturais;

.....” (NR)

**Art. 5º** Esta Lei entra em vigor um ano após a sua publicação.

*Parágrafo único.* O disposto no inciso IX do art. 16 e no inciso VIII do art. 17 da Lei nº 12.587, de 2012, será implementado no prazo de vinte e quatro meses a contar da publicação desta lei.

**Art. 6º** Os contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano em vigor na data de publicação desta lei podem ser revisados e adaptados às prescrições desta Lei.

§ 1º Nas revisões e adaptações contratuais previstas no *caput* deve ser garantido o equilíbrio econômico-financeiro englobando o período contratual já realizado.

§ 2º A implantação de novos serviços de transporte público coletivo complementar ou sob demanda em áreas de operação com contrato em vigor na data de publicação desta lei, deve ser objeto de acordo entre o poder público delegante e o prestador de serviço contratado e, quando necessário, será efetivada por meio de alteração contratual, observado o disposto no § 4º do art. 9º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

SF/21950.76610-05



## **JUSTIFICAÇÃO**

A atual Lei que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana — Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 — resultou de um longo processo legislativo iniciado em 1995 por meio do Projeto de Lei nº 694, de 1995, de autoria do deputado Alberto Goldman. O esforço foi louvável e certamente trouxe regras adequadas para aquele momento. Mas, quase dez anos depois, o que se constata ainda é a queda constante de produtividade e qualidade do transporte público nas cidades, impactado por uma série de problemas como os congestionamentos de trânsito nas cidades; a falta de prioridade para o transporte público no sistema viário; a inexistência de uma política tributária diferenciada sobre os serviços e insumos básicos do setor; o transporte ilegal de passageiros, colocando em risco operadores e usuários; a diferenciação entre a tarifa pública, cobrada do usuário, e a tarifa de remuneração do operador, bem como o descumprimento rotineiro de cláusulas contratuais, principalmente, as referentes ao equilíbrio econômico financeiro da concessão.

Exatamente por isso, a Lei precisa ser modificada a fim de ser adequada e atualizada às rápidas mudanças e aos novos desafios pelas quais tem passado o transporte de passageiros em todo o mundo.

Acreditamos que este é um momento propício para discutir um Novo Marco Legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Nos últimos dois anos, o Congresso Nacional contribuiu de forma efetiva na criação ou atualização de marcos legais para setores estratégicos nacionais, como saneamento básico (Lei nº 14.026/2020), startups (Lei Complementar nº 182/2021) e transporte do gás natural (Lei nº 14.434/2021). Além desses,

SF/21950.76610-05



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador ANTONIO ANASTASIA

encontra-se em discussão no Congresso Nacional, os marcos legais do setor elétrico, das ferrovias e das zonas de processamento de exportação.

Diante de experiências exitosas como as citadas anteriormente, entendemos que o serviço de transporte público urbano, o qual possui os atributos constitucionais de direito social (artigo 6º da CF) e de serviço essencial para sociedade (artigo 30, inciso V da CF), deve ter um compêndio legislativo moderno e adequado às necessidades da sociedade brasileira.

Assim, estamos propondo um Novo Marco Legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Nesta atualização, a proposta legislativa abrangerá a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

Com relação a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, propomos a revisão das conceituações disciplinadas na Seção I do Capítulo I, com objetivo de aprimorar definições já existentes, bem como ampliar o respectivo rol com definições mais objetivas que permitam uma melhor interpretação na aplicabilidade da futura lei. Para tanto estabelecemos algumas novas definições, como de serviços de transporte público coletivo básico, transporte coletivo complementar e transporte coletivo sob demanda.

A título exemplificativo esclarecemos uma das novas definições incluídas no bojo da presente proposta legislativa, referente ao transporte público sob demanda, o qual definimos como serviço destinado à realização de viagens coletivas solicitada exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou em plataformas de comunicação em rede, com

SF/21950.76610-05



horários e itinerários dinâmicos. Este tipo de serviço é uma nova alternativa de transporte público que surgiu em decorrência das necessidades dos usuários. Hoje esse serviço é disponibilizado em cidades como Goiânia (GO) e Fortaleza (CE).

Ainda na Seção I, introduzimos a definição de transporte ilegal de passageiros, com objetivo de suprimir essa mazela que coloca em risco a vida dos passageiros por meio do incentivo à adoção de posturas mais repressivas por parte do poder público.

Na Política Nacional de Mobilidade Urbana, prevista no artigo 6º da aludida lei, propomos novas diretrizes, as quais podem ser utilizadas pelo poder público responsável visando a redução do custo da tarifa paga pelo usuário, como a adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente de implantação da infraestrutura de transporte, mediante a instituição de contribuição de melhoria destinada ao financiamento do transporte público.

Com relação à política tarifária prevista no artigo 8º, são propostas alterações pontuais visando a adequação ao objetivo principal da proposta legislativa.

Na disciplina do regime econômico e financeiro da concessão do serviço de transporte coletivo (previsto no artigo 9º), propomos uma revisão do texto quanto à ocorrência de déficit tarifário e superávit tarifário, bem como inserimos a faculdade de o poder público, em caráter excepcional, proceder a reajuste extraordinário ou revisão extraordinária das tarifas de remuneração do serviço, por ato de ofício ou mediante solicitação do operador do serviço, mediante requisitos legais.

SF/21950.76610-05



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador ANTONIO ANASTASIA

Um dos pontos principais da presente proposta legislativa está relacionado ao estabelecimento de princípios, diretrizes e objetivos que contribuam para uma regulação que possibilite a devida segurança jurídica entre as partes envolvidas, ou seja, usuários, poder público e iniciativa privada. Assim, cabe ao legislador federal dispor sobre os componentes da regulação de forma clara e didática para esse serviço público essencial. Essa atualização proposta no artigo 9-A é necessária para os futuros disciplinamentos e atos a serem emanados pelo poder público responsável, visando ofertar um serviço público adequado à população, conforme preceituado no art. 175, inciso IV da Constituição Federal, e regulamentado no artigo 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

Sob o mesmo raciocínio, entendemos que a inclusão do artigo 10-A na Lei nº 12.587, de 2012, permitirá ao poder público optar por uma das três espécies de concessão de serviço público admitidas na legislação pátria, mediante cláusulas contratuais basilares típicas aos serviços de transporte público coletivo urbano, já presentes em alguns contratos administrativos. Um bom contrato de concessão é aquele que não gera conflitos entre o poder público e o particular durante a sua execução, pois foi elaborado em observância à norma e com dispositivos claros e objetivos que permitam uma prestação do serviço de forma eficiente e eficaz.

Em relação à União, entendemos que, pela competência expressa no artigo 21, inciso XX combinado com o artigo 22, inciso XI e XXVII da CF, cabe a esse ente ser o guardião da política nacional da mobilidade urbana e, assim, propomos novas atribuições como estabelecer normas de referência nacionais de regulação, contratação, de qualidade e produtividade, referente ao transporte público coletivo urbano, bem como

SF/21950.76610-05



prestar assistência financeira excepcional aos demais entes federativos, na ocorrência de casos fortuitos e de força maior.

Para os Estados, propomos novas atribuições, com destaque para a liderança na implantação de estrutura de governança interfederativa na área de mobilidade urbana em regiões metropolitanas e aglomerados urbanos, bem como a realização de programas de capacitação de pessoal nas áreas de planejamento, gestão e operação dos serviços de transporte público sob sua responsabilidade.

No caso dos Municípios e do Distrito Federal, é importante garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizado pelas redes de transporte público coletivo sob a sua gestão, bem como o dever de planejar e implantar as redes de transporte público coletivo com base em estudos técnicos e econômicos confiáveis e de forma a atender, em primeiro lugar, o interesse público.

Como atribuição comum a todos os entes federativos, propomos o artigo 19-A, visando garantir ao usuário o direito ao acesso às informações referentes ao serviço, mediante sistemas eficientes de comunicação que devem ser estendidos à sociedade em geral.

Com relação às demais legislações objeto da presente proposta legislativa, há de se observar alterações pontuais que certamente contribuirão para atualização do marco legal.

Assim, a alteração proposta na Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, visa destinar 60% dos recursos da CIDE Combustível aos programas de infraestrutura de transporte coletivo nas áreas urbanas.



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador ANTONIO ANASTASIA

Essa proposta se baseia no fato notório e incontestável que 2/3 da população brasileira vivem nas cidades e nas suas regiões periféricas servidas por transporte público, e assim necessitam desse serviço para os seus deslocamentos diários, para o trabalho, escola e outras atividades. Dessa forma, priorizar investimentos em programas de infraestrutura para o transporte público urbano, é uma ação que permitirá uma distribuição mais justa dos recursos da CIDE Combustível visando atender as necessidades de deslocamentos desse grande contingente de brasileiros.

Nas últimas décadas, temos presenciado o aumento significativo de veículos nas ruas e avenidas das cidades brasileiras, comprometendo o trânsito, e principalmente, a mobilidade das pessoas. Um resultado negativo do caos no trânsito das cidades é a perda de produtividade imposta ao transporte público coletivo de passageiros por ônibus, e só será amenizado com o escalonamento temporal de funcionamento das atividades socioeconômicas da cidade, o que permitiria uma melhor distribuição dos deslocamentos da sociedade, eliminando os gargalos e as ineficiências que são uma realidade nacional. Destarte, entendemos ser necessário a alteração da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, popularmente conhecida como Estatuto das Cidades, inserindo o escalonamento temporal das atividades urbanas como uma política pública.

Por todo exposto, contamos com apoio dos nobres pares à presente proposta legislativa, que certamente contribuirá para uma legislação mais atual e adequada às necessidades da sociedade brasileira, principalmente, dos cidadãos que utilizam diariamente o transporte público coletivo nas cidades.

SF/21950.76610-05



---

**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador ANTONIO ANASTASIA

Sala das Sessões,

Senador ANTONIO ANASTASIA

SF/21950.76610-05



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Carlos Fávaro

**EMENDA Nº AO PROJETO DE LEI N° 3278 DE 2021**

Altere-se o artigo 2º, com a inclusão do parágrafo 4º no artigo 8º, e a inclusão de um artigo 7º no Projeto de Lei n° 3278, de 2021 com as seguintes redações:

“Art. 2º - .....

.....

“Art. 8º –

§ 4º - A concessão de benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários nos serviços de transporte público coletivo deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público.

.....

Art. 7º - A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios têm o prazo de dois anos, a contar da publicação desta lei, para adequarem suas legislações de concessão de gratuidades e descontos tarifários no transporte público coletivo urbano e de caráter urbano ao disposto ao § 4º do art. 8º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.”

**Justificativa**

Por ocasião da sanção da Lei nº 12.587, em 2012, o teor do parágrafo 1º do artigo 8º foi vetado pela Presidente da República.

O dispositivo objeto de veto previa que a concessão de benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários nos serviços de transporte público





**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador Carlos Fávaro**

coletivo deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público.

Possivelmente, os técnicos do governo que propuseram o referido veto a Presidência da República não atentaram para os atributos constitucionais dos serviços de transporte público coletivo prestado nas cidades brasileiras, ou seja, um serviço essencial para sociedade (artigo 30, inciso V da CF), pois possui o atributo de permitir a mobilidade das pessoas, ou seja, o direito de ir e vir (artigo 5º, inciso XV da CF).

Em 2015, o transporte público recebeu um novo atributo constitucional, sendo classificado como direito social (Art. 6º da CF).

Esse serviço público de atributos constitucionais tem que ser acessível a todos, inclusive em relação ao seu preço, ou seja, tem que ser módico, pois a maioria dos que o utilizam são pessoas mais carentes de nossa sociedade.

Mesmo assim, tal entendimento não é praticado na sua integralidade, devido a forma de concessão de gratuidades nesse serviço público.

Observe-se que ao se conceder a gratuidade, o custo desse benefício é repassado diretamente para a tarifa paga pelos demais usuários do serviço, uma vez, que não existe uma fonte de recursos públicos para essa forma de assistência concedida pelo poder público.

Essa transferência indevida quanto ao custeio pelos usuários, deve-se fato que a tarifa paga é o resultado do custo total do serviço do serviço público dividido pelo número de usuários pagantes.

Dessa forma, quanto maior o número de usuários que fazem jus a gratuidade, menor será o número de pagantes e assim, maior vai ser o valor da tarifa.

SF/22486.58602-33



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Carlos Fávaro

A Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) estima que para cada 1 real gasto com passagem de transporte público 21 centavos são destinados ao custeio das gratuidades em geral.

Assim sendo é imperioso buscar uma solução para o custeio das gratuidades em geral e desonerar de vez os usuários dos serviços de transporte público coletivo dessa responsabilidade indevida, mediante a presente emenda.

Para tanto, propomos ainda, a concessão de um prazo de 24 meses para que os poderes públicos possam revisar as atuais legislações que concedem gratuidade nos serviços de transporte público coletivo, para fim de desonrar o custo da tarifa paga pelos usuários.

Face o exposto, contamos com apoio dos nobres parlamentares a presente emenda.

Sala das Sessões, 4 de maio de 2022.

*Senador Carlos Fávaro*  
PSD/MT

SF/22486.58602-33



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador Fernando Farias

**EMENDA N° - CI**

(ao PL 3278/2021)

Dê-se nova redação ao Projeto nos termos dos itens 1 e 3 a seguir:

**Item 1** – Acrescente-se inciso XIV ao caput do art. 6º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, conforme previsto no artigo 39 do Substitutivo ao Projeto de Lei 3.278, de 2021, nos termos a seguir:

“Art.

6º

.....

**XIV – incentivos à eficiência no transporte coletivo urbano e à busca de fontes de receitas extratarifárias, com vistas ao subsídio do serviço.” (NR)**

**Item 2** – Dê-se nova redação ao art. 6º e ao parágrafo único do art. 6º; e acrescentem-se §§ 2º e 3º ao art. 6º, todos da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, na forma proposta pelo art. 3º do Projeto, nos termos a seguir:

**“Art. 6º** A aplicação dos recursos da Cide nos programas de infraestrutura de transportes terá como objetivos essenciais a redução do consumo de combustíveis automotivos, o atendimento mais econômico da demanda de transporte de pessoas e bens, o desenvolvimento de projetos de infraestrutura cicloviária, a implantação de ciclovias e ciclofaixas, a segurança e o conforto dos usuários, o **subsídio da tarifa do serviço de transporte público coletivo** e a diminuição do tempo de deslocamento dos usuários do transporte público coletivo, a melhoria da qualidade de vida da população, a redução das deseconomias dos centros urbanos e a menor participação dos fretes e dos custos portuários e de outros terminais na composição final dos preços dos produtos de consumo interno e de exportação.

**Item 3** – Inclua-se, ao substitutivo do Projeto de Lei nº 3.278, de 2021, o art. XX com a seguinte redação, renumerando-se os subsequentes:

**“Art. XX.** A Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘Art.

1º

.....  
§

1º  
.....



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Fernando Farias

V – pagamento de subsídios a tarifas de transporte público coletivo de passageiros.

.....  
 .....  
 § 3º No âmbito da eventual ação prevista no inciso V do *caput*, revestida de caráter discricionário, o produto da arrecadação das operações de que trata o inciso I do art. 3º desta Lei será aplicado prioritariamente nos municípios **com programa de modicidade tarifária que garanta a redução de tarifas para os usuários, nos termos da regulamentação do Poder Executivo.**' (NR)

### JUSTIFICAÇÃO

Cada vez mais municípios vêm adotando a gratuidade no transporte coletivo urbano no Brasil. Levantamento da Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano aponta que 137 cidades no Brasil já adotaram o sistema. Destes, 43 municípios passaram a oferecer a gratuidade no período de 2021 a 2023.

Durante o isolamento social na pandemia, quando muitos municípios passaram a subsidiar fortemente os seus sistemas de transporte a fim de manter a continuidade das operações, algumas gestões municipais perceberam que não estavam distantes de ampliar o subsídio até a oferta da tarifa zero e deram um passo adiante para implantar essa experiência.

A cidade de Caucaia, na região metropolitana de Fortaleza, que hoje é cidade com maior número de habitantes a ter a tarifa zero, estima que o setor de serviços e a arrecadação do município aumentaram em 25%. O fluxo de pessoas passou a incrementar e desenvolver a economia local e diminuir a dependência do fluxo para trabalho e consumo na capital do estado.

Diversas capitais – como São Paulo, Belo Horizonte, Campo Grande, Teresina, Fortaleza, Palmas, Curitiba, Cuiabá e Florianópolis – discutem a questão de implantação de tarifa zero em seus sistemas de transporte coletivo urbano.

Embora esteja desde 2015 na Constituição Federal o direito social ao transporte, a modicidade tarifária está presente no ordenamento jurídico apenas como um critério de prestação adequada do serviço, normalmente com o significado apenas de remuneração adequada do prestador de serviços, evitando-se cobranças abusivas.

Pouco se faz para a efetiva utilização de fontes alternativas ou complementares de receita para a redução da tarifa. Precisamos que a questão da modicidade tarifária seja uma diretriz primária na mobilidade urbana. Respeitadas





**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador Fernando Farias

as diversas características dos sistemas de cada localidade, o objetivo último de alcançar da tarifa zero deve ser estimulado pelo poder público. Entre outros motivos, o livre deslocamento das pessoas no espaço urbano permite o acesso a todos os outros direitos e serviços públicos ou privados.

Por esses motivos, apresentamos a Emenda para incluir entre as diretrizes que orientam a Política Nacional de Mobilidade Urbana, a modicidade tarifária no transporte coletivo urbano, com a busca de fontes de receitas para a efetiva redução das tarifas para o usuário final. Adicionalmente a Emenda insere na legislação a previsão de aplicação da CIDE, incidente sobre a gasolina, na política de redução de tarifas, bem como a priorização dos municípios com programa de gratuidade ou de redução de tarifas do serviço de transporte público coletivo para o público em geral.

Sala das Comissões,

**Senador Fernando Farias  
(MDB/AL)**



6



SENADO FEDERAL

## Gabinete do Senador CONFÚCIO MOURA

## PARECER N° , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 1.753, de 2024 (Projeto de Lei nº 10.314, de 2018, na origem), do Deputado Marcio Alvino, que *denomina Passarela Domingos Rosa dos Santos a passarela situada no Km 181,4 da BR-116, Rodovia Presidente Dutra, no Município de Guararema, no Estado de São Paulo.*

Relator: Senador CONFÚCIO MOURA

## I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão exclusiva e terminativa, o Projeto de Lei (PL) nº 1.753, de 2024 (Projeto de Lei nº 10.314, de 2018, na Casa de origem), do Deputado Marcio Alvino, que *denomina Passarela Domingos Rosa dos Santos a passarela situada no Km 181,4 da BR-116, Rodovia Presidente Dutra, no Município de Guararema, no Estado de São Paulo.*

Para tanto, a proposição institui a homenagem a que se propõe, tal qual descrita pela ementa. Encerra, igualmente, a cláusula de vigência, prevista para a data da publicação da lei em que se converter a matéria.

Na justificação, o autor destaca a história de vida do homenageado, assim como sua ligação com a localidade.

Na Câmara dos Deputados, o PL foi aprovado conclusivamente pelas Comissões de Viação e Transportes, de Cultura e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No Senado Federal, a proposição, à qual não se ofereceram emendas, foi distribuída para apreciação exclusiva e terminativa deste colegiado.

## II – ANÁLISE

Nos termos do disposto no inciso I do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete a este colegiado opinar sobre proposições que versem, entre outros temas, sobre transportes terrestres, a exemplo da proposição em debate.

Ainda segundo essa mesma norma, conforme estabelecido nos arts. 49, inciso I, e 91, § 1º, inciso IV, foi confiada à CI a competência para decidir terminativamente sobre o projeto, razão pela qual lhe cumpre apreciar seu mérito.

Ademais, em virtude do caráter exclusivo do exame da matéria, compete subsidiariamente a este colegiado, em substituição à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, pronunciar-se também acerca dos aspectos constitucionais, jurídicos, em especial no que diz respeito à técnica legislativa, e regimentais da proposição.

Quanto à constitucionalidade formal do projeto, consideramos atendidos os aspectos relacionados à competência legislativa da União (art. 22, XI, CF), às atribuições do Congresso Nacional (art. 48, *caput*, CF) e à legitimidade da iniciativa parlamentar – neste caso, ampla e não reservada (art. 61, *caput*, CF) –, bem como ao meio adequado para veiculação da matéria.

Verificado o atendimento aos requisitos constitucionais formais, parecem igualmente atendidos os requisitos constitucionais materiais, de forma que não se observam, na proposição, vícios relacionados à constitucionalidade da matéria. Tampouco foram observadas falhas de natureza regimental.

A atribuição supletiva de nomes a infraestruturas constantes do Sistema Federal de Viação é regulada pela Lei nº 6.682, de 27 de agosto de

1979, que dispõe sobre a denominação de estações terminais, obras de arte ou trechos de via do sistema nacional de transporte.

No que concerne à juridicidade, a proposta observa os preceitos da mencionada Lei, especialmente aquele encartado no art. 2º, que propugna que homenagens como a ora em exame devem ser instituídas por lei especial, devendo a honraria designar “fato histórico ou [...] nome de pessoa falecida que haja prestado relevante serviço à Nação ou à Humanidade”.

De outra sorte, a iniciativa encontra amparo na Lei nº 6.454, de 24 de outubro de 1977, que *dispõe sobre a denominação de logradouros, obras, serviços e monumentos públicos* e veda, em todo o território nacional, a atribuição de nome de pessoa viva ou que tenha se notabilizado pela defesa ou exploração de mão de obra escrava, em qualquer modalidade, a bem público pertencente à União ou às pessoas jurídicas da administração indireta. O homenageado faleceu em 2009, preenchendo o pressuposto da referida Lei.

No que concerne à técnica legislativa, no intento de aperfeiçoar a iniciativa em análise, um módico reparo se impõe: em atenção à função metalingüística do discurso, deve-se colocar entre aspas o nome da passarela objeto da homenagem (“*Passarela Domingos Rosa dos Santos*”) a fim de promover a adequação necessária às normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

No que diz respeito ao mérito, a proposição merece prosperar.

Trata-se de uma justa homenagem ao senhor Domingos Rosa dos Santos, que reconhece a trajetória de vida de um cidadão que, com esforço e dedicação, contribuiu significativamente para o desenvolvimento de sua comunidade.

Natural de 15 de junho de 1927, o senhor Domingos Rosa dos Santos foi lavrador, comerciante e empreendedor. Destaca-se sua atuação no Loteamento Chácaras Guanabara, onde residiu desde 1970 e manteve uma olaria de tijolos por 20 anos, gerando empregos e fortalecendo a economia local. Posteriormente, administrou uma pequena fábrica de blocos com o apoio de sua família.

Sempre lembrado por sua generosidade e respeito à coletividade, o senhor Domingos deixou um legado de trabalho e dedicação, sendo reconhecido e querido por todos que o conheceram. Seu falecimento, em 16 de outubro de 2009, foi uma grande perda para a comunidade local.

Ao atribuir o nome "Passarela Domingos Rosa dos Santos" à referida estrutura, o Congresso Nacional promove uma merecida homenagem, eternizando sua memória e ressaltando os valores de solidariedade e compromisso com o próximo. Este gesto simbólico reforça a importância de reconhecer aqueles que, por meio de suas vidas, contribuíram para o progresso de suas localidades.

### **III – VOTO**

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 1.753, de 2024, com a seguinte emenda:

#### **EMENDA Nº - CI**

Coloque-se entre aspas a denominação “Passarela Domingos Rosa dos Santos” na ementa e no art. 1º do Projeto de Lei nº 1.753, de 2024.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 1753, DE 2024

(nº 10314/2018, na Câmara dos Deputados)

Denomina Passarela Domingos Rosa dos Santos a passarela situada no Km 181,4 da BR-116, Rodovia Presidente Dutra, no Município de Guararema, no Estado de São Paulo.

**AUTORIA:** Câmara dos Deputados

**DOCUMENTOS:**

- Texto do projeto de lei da Câmara
- Projeto original

[http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarIntegra?codteor=1663779&filename=PL-10314-2018](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarIntegra?codteor=1663779&filename=PL-10314-2018)



Página da matéria



Denomina Passarela Domingos Rosa dos Santos a passarela situada no Km 181,4 da BR-116, Rodovia Presidente Dutra, no Município de Guararema, no Estado de São Paulo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica denominada Passarela Domingos Rosa dos Santos a passarela situada no Km 181,4 da BR-116, Rodovia Presidente Dutra, no Município de Guararema, no Estado de São Paulo.

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, na data da chancela.

ARTHUR LIRA  
Presidente



Assi

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/2400226>

Avulso do PL 1753/2024 [2 de 3]

2400226



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 54/2024/PS-GSE

Brasília, na data da apresentação.

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

## Assunto: Envio de proposição para apreciação

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 10.314, de 2018, da Câmara dos Deputados, que “Denomina Passarela Domingos Rosa dos Santos a passarela situada no Km 181,4 da BR-116, Rodovia Presidente Dutra, no Município de Guararema, no Estado de São Paulo”.

Atenciosamente,

**LUCIANO BIVAR**  
Primeiro-Secretário



Barcode