



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 16ª REUNIÃO - SEMIPRESENCIAL

(3ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura)

**15/07/2025
TERÇA-FEIRA
às 09 horas**

**Presidente: Senador Marcos Rogério
Vice-Presidente: VAGO**



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**16ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA - SEMIPRESENCIAL, DA 3ª SESSÃO
LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM**

16ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA - SEMIPRESENCIAL

terça-feira, às 09 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PL 1086/2024 - Terminativo -	SENADOR CID GOMES	10
2	PL 680/2024 - Não Terminativo -	SENADOR EFRAIM FILHO	41
3	PL 4223/2024 - Não Terminativo -	SENADOR ESPERIDIÃO AMIN	58
4	REQ 59/2025 - CI - Não Terminativo -		69
5	REQ 61/2025 - CI - Não Terminativo -		71
6	REQ 62/2025 - CI - Não Terminativo -		74

7	REQ 63/2025 - CI - Não Terminativo -		78
---	--	--	----

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Marcos Rogério

VICE-PRESIDENTE: VAGO

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE
Bloco Parlamentar Democracia(MDB, PSDB, PODEMOS, UNIÃO)			
Eduardo Braga(MDB)(11)(1)	AM 3303-6230	1 Confúcio Moura(MDB)(11)(1)(9)(12)	RO 3303-2470 / 2163
Veneziano Vital do Rêgo(MDB)(11)(1)(9)(12)	PB 3303-2252 / 2481	2 Efraim Filho(UNIÃO)(11)(1)	PB 3303-5934 / 5931
Fernando Farias(MDB)(11)(1)	AL 3303-6266 / 6273	3 Fernando Dueire(MDB)(11)(1)	PE 3303-3522
Jayme Campos(UNIÃO)(3)(11)	MT 3303-2390 / 2384 / 2394	4 Zequinha Marinho(PODEMOS)(3)(11)	PA 3303-6623
Professora Dorinha Seabra(UNIÃO)(3)(11)	TO 3303-5990 / 5995 / 5900	5 Marcelo Castro(MDB)(11)(3)	PI 3303-6130 / 4078
Carlos Viana(PODEMOS)(8)(11)	MG 3303-3100 / 3116	6 Sergio Moro(UNIÃO)(8)(11)	PR 3303-6202
Plínio Valério(PSDB)(10)(11)	AM 3303-2898 / 2800	7 Jader Barbalho(MDB)(15)	PA 3303-9831 / 9827 / 9832
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PSB, PSD)			
Cid Gomes(PSB)(4)	CE 3303-6460 / 6399	1 Chico Rodrigues(PSB)(16)(4)	RR 3303-2281
Otto Alencar(PSD)(4)	BA 3303-3172 / 1464 / 1467	2 Angelo Coronel(PSD)(4)	BA 3303-6103 / 6105
Irajá(PSD)(4)	TO 3303-6469 / 6474	3 Nelsinho Trad(PSD)(4)	MS 3303-6767 / 6768
Daniella Ribeiro(PP)(4)	PB 3303-6788 / 6790	4 Pedro Chaves(MDB)(4)(19)	GO 3303-2092 / 2099
Margareth Buzetti(PSD)(4)	MT 3303-6408	5 Lucas Barreto(PSD)(4)	AP 3303-4851
Bloco Parlamentar Vanguarda(PL, NOVO)			
Jaime Bagattoli(PL)(2)	RO 3303-2714	1 Dra. Eudócia(PL)(2)	AL 3303-6083
Marcos Rogério(PL)(2)	RO 3303-6148	2 Rogerio Marinho(PL)(2)	RN 3303-1826
Wellington Fagundes(PL)(2)	MT 3303-6219 / 3778 / 3772 / 6209 / 6213 / 3775	3 Eduardo Gomes(PL)(2)	TO 3303-6349 / 6352
Wilder Morais(PL)(2)	GO 3303-6440	4 Astronauta Marcos Pontes(PL)(2)	SP 3303-1177 / 1797
Bloco Parlamentar Pelo Brasil(PDT, PT)			
Beto Faro(PT)(6)	PA 3303-5220	1 Fabiano Contarato(PT)(6)	ES 3303-9054 / 6743
Rogério Carvalho(PT)(6)	SE 3303-2201 / 2203	2 Randolfe Rodrigues(PT)(6)	AP 3303-6777 / 6568
Weverton(PDT)(6)	MA 3303-4161 / 1655	3 VAGO(6)(17)	
Jorge Kajuru(PSB)(18)	GO 3303-2844 / 2031	4 VAGO	
Bloco Parlamentar Aliança(PP, REPUBLICANOS)			
Esperidião Amin(PP)(5)	SC 3303-6446 / 6447 / 6454	1 Tereza Cristina(PP)(14)	MS 3303-2431
Laércio Oliveira(PP)(5)(13)	SE 3303-1763 / 1764	2 Luis Carlos Heinze(PP)(5)(13)	RS 3303-4124 / 4127 / 4129 / 4132
Mecias de Jesus(REPUBLICANOS)(5)	RR 3303-5291 / 5292	3 Cleitinho(REPUBLICANOS)(5)	MG 3303-3811

- (1) Em 18.02.2025, os Senadores Eduardo Braga, Confúcio Moura e Fernando Farias foram designados membros titulares; e os Senadores Veneziano Vital do Rêgo, Fernando Dueire e Marcelo Castro, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. 006/2025-GLMDB).
- (2) Em 18.02.2025, os Senadores Jaime Bagattoli, Marcos Rogerio, Wellington Fagundes e Wilder Morais foram designados membros titulares; e os Senadores Dra. Eudócia, Rogerio Marinho, Eduardo Gomes e Astronauta Marcos Pontes, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. 008/2025-BLVANG).
- (3) Em 18.02.2025, os Senadores Jayme Campos e Professora Dorinha Seabra foram designados membros titulares; e os Senadores Sergio Moro e Efraim Filho, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. 012/2025-GLUNIAO).
- (4) Em 18.02.2025, os Senadores Cid Gomes, Otto Alencar, Irajá, Daniella Ribeiro e Margareth Buzetti foram designados membros titulares; e os Senadores Jorge Kajuru, Angelo Coronel, Nelsinho Trad, Vanderlan Cardoso e Lucas Barreto, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. 004/2025-GSEGAMA).
- (5) Em 18.02.2025, os Senadores Esperidião Amin, Luis Carlos Heinze e Mecias de Jesus foram designados membros titulares; e os Senadores Laércio Oliveira e Cleitinho, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Aliança, para compor a comissão (Of. 002/2025-GABLI/BLALIAN).
- (6) Em 18.02.2025, os Senadores Beto Faro, Rogério Carvalho e Weverton foram designados membros titulares; e os Senadores Fabiano Contarato, Randolfe Rodrigues e Leila Barros, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Pelo Brasil, para compor a comissão (Of. 026/2025-GLPDT).
- (7) Em 19.02.2025, a comissão reunida elegeu o Senador Marcos Rogério Presidente deste colegiado.
- (8) Em 19.02.2025, o Senador Carlos Viana foi designado membro titular e o Senador Zequinha Marinho, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 010/2025-GLPODEMOS).
- (9) Em 19.02.2025, o Senador Veneziano Vital do Rêgo foi designado membro titular, em substituição ao Senador Confúcio Moura, que passa a membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 026/2025-GLMDB).
- (10) Em 19.02.2025, o Senador Plínio Valério foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 001/2025-GLPSDB).
- (11) Em 19.02.2025, os Senadores Eduardo Braga, Confúcio Moura, Fernando Farias, Jayme Campos, Professora Dorinha Seabra, Carlos Viana e Plínio Valério foram designados membros titulares, e os Senadores Veneziano Vital do Rêgo, Efraim Filho, Fernando Dueire, Zequinha Marinho, Marcelo Castro e Sergio Moro, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 006/2025-BLDEM).
- (12) Em 20.02.2025, o Senador Veneziano Vital do Rêgo foi designado membro titular, em substituição ao Senador Confúcio Moura, que passa a membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 010/2025-BLDEM).
- (13) Em 21.02.2025, o Senador Laércio Oliveira foi designado membro titular e o Senador Luis Carlos Heinze, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Aliança, para compor a comissão (Of. nº 006/2025-GABLI/BLALIAN).
- (14) Em 25.02.2025, a Senadora Tereza Cristina foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Aliança, para compor a comissão (Of. nº 009/2025-BLALIAN).
- (15) Em 27.02.2025, o Senador Jader Barbalho foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 017/2025-BLDEM).
- (16) Em 11.03.2025, o Senador Chico Rodrigues foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Jorge Kajuru, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 7/2025-GSEGAMA).
- (17) Em 03.04.2025, a Senadora Leila Barros deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Pelo Brasil (Of. nº 43/2025-GLPDT).
- (18) Em 01.07.2025, o Senador Jorge Kajuru foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 006/2025-BLPBRA).

(19) Em 03.07.2025, o Senador Pedro Chaves foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Vanderlan Cardoso, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 46/2025-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

3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
57ª LEGISLATURA

Em 15 de julho de 2025
(terça-feira)
às 09h

PAUTA

16ª Reunião, Extraordinária - Semipresencial

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

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

Atualizações:

1. Inclusão de itens na pauta (10/07/2025 17:34)
2. . (10/07/2025 19:41)
3. Reunião semipresencial (14/07/2025 12:27)
4. Correção na numeração da reunião (07/08/2025 12:59)

PAUTA

ITEM 1

PROJETO DE LEI Nº 1086, DE 2024

- Terminativo -

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

Autoria: Senador Fernando Farias

Relatoria: Senador Cid Gomes

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Resultado: Aprovado o substitutivo. A matéria será submetida a turno suplementar

Observações:

- 1. A matéria foi apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos, com parecer *** Aprovado o relatório, que passa a constituir o parecer da comissão, favorável ao Projeto, com a Emenda nº 1-CAE. ****
- 2. Nos termos do art. 282, combinado com o art. 92 do Regimento Interno do Senado Federal, se for aprovado o substitutivo, será ele submetido a turno suplementar.*
- 3. Em 20/03/2025, foi apresentada a emenda nº 2, de autoria do Senador Fernando Dueire (MDB/PE).*

Textos da pauta:

[Parecer \(CI\)](#)
[Parecer \(CAE\)](#)
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)
[Emenda 2 \(CI\)](#)

ITEM 2

PROJETO DE LEI Nº 680, DE 2024

- Não Terminativo -

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

Autoria: Senador Weverton

Relatoria: Senador Efraim Filho

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Resultado: Lido e aprovado o relatório

Observações:

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

Textos da pauta:

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

ITEM 3

PROJETO DE LEI Nº 4223, DE 2024**- Não Terminativo -**

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

Autoria: Senadora Ana Paula Lobato

Relatoria: Senador Esperidião Amin

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Resultado: Lido o relatório e concedida vista coletiva

Observações:

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

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

ITEM 4**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 59, DE 2025**

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

Autoria: Senador Irajá

Resultado: Aprovado

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 5**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 61, DE 2025**

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

Autoria: Senador Marcos Rogério

Resultado: Aprovado

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

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

Requer, nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal, da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, e dos arts. 90, 216 e 217, do Regimento Interno do Senado Federal, que sejam solicitadas, ao Diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, Sr. Fabricio de Oliveira Galvão, informações

relativas às obras de construção do complexo viário (trevo e viaduto) na BR-364 com a BR-174, a cerca de 10 km da área urbana do município de Vilhena, no estado de Rondônia, destinadas a viabilizar o acesso ao município de Colorado do Oeste.

Autoria: Senador Marcos Rogério

Resultado: Aprovado

Textos da pauta:

[Requerimento](#) (CI)

ITEM 7

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 63, DE 2025

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

Autoria: Senador Marcos Rogério

Resultado: Aprovado

Textos da pauta:

[Requerimento](#) (CI)

1

Senado Federal - Lista de Votação Nominal - Substitutivo ao PL 1086/2024

Comissão de Serviços de Infraestrutura - Senadores

TITULARES - Bloco Parlamentar Democracia (MDB, PSDB, PODEMOS, UNIÃO)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTEs - Bloco Parlamentar Democracia (MDB, PSDB, PODEMOS, UNIÃO)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
EDUARDO BRAGA				1. CONFÚCIO MOURA	X		
VENEZIANO VITAL DO RÊGO	X			2. EFRAIM FILHO			
FERNANDO FARIAS	X			3. FERNANDO DUEIRE	X		
JAYME CAMPOS				4. ZEQUINHA MARINHO			
PROFESSORA DORINHA SEABRA				5. MARCELO CASTRO	X		
CARLOS VIANA				6. SERGIO MORO	X		
PLINIO VALÉRIO	X			7. JADER BARBALHO			
TITULARES - Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PSD)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTEs - Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PSD)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
CID GOMES	X			1. CHICO RODRIGUES	X		
OTTO ALENCAR				2. ANGELO CORONEL			
IRAJÁ				3. NELSINHO TRAD			
DANIELLA RIBEIRO				4. PEDRO CHAVES	X		
MARGARETH BUZETTI	X			5. LUCAS BARRETO			
TITULARES - Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTEs - Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
JAIME BAGATTOLI		X		1. DRA. EUDÓCIA			
MARCOS ROGÉRIO				2. ROGERIO MARINHO			
WELLINGTON FAGUNDES	X			3. EDUARDO GOMES			
WILDER MORAIS				4. ASTRONAUTA MARCOS PONTES		X	
TITULARES - Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTEs - Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
BETO FARO				1. FABIANO CONTARATO			
ROGÉRIO CARVALHO				2. RANDOLFE RODRIGUES			
WEVERTON				3. VAGO			
JORGE KAJURU				4. VAGO			
TITULARES - Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTEs - Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
ESPERIDIÃO AMIN	X			1. TEREZA CRISTINA			
LAÉRCIO OLIVEIRA				2. LUIS CARLOS HEINZE			
MECIAS DE JESUS				3. CLEITINHO			

Quórum: TOTAL 16

Votação: TOTAL 15 SIM 13 NÃO 2 ABSTENÇÃO 0

* Presidente não votou

ANEXO II, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, PLENÁRIO Nº 13, EM 15/07/2025

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

Senador Marcos Rogério
Presidente



SENADO FEDERAL

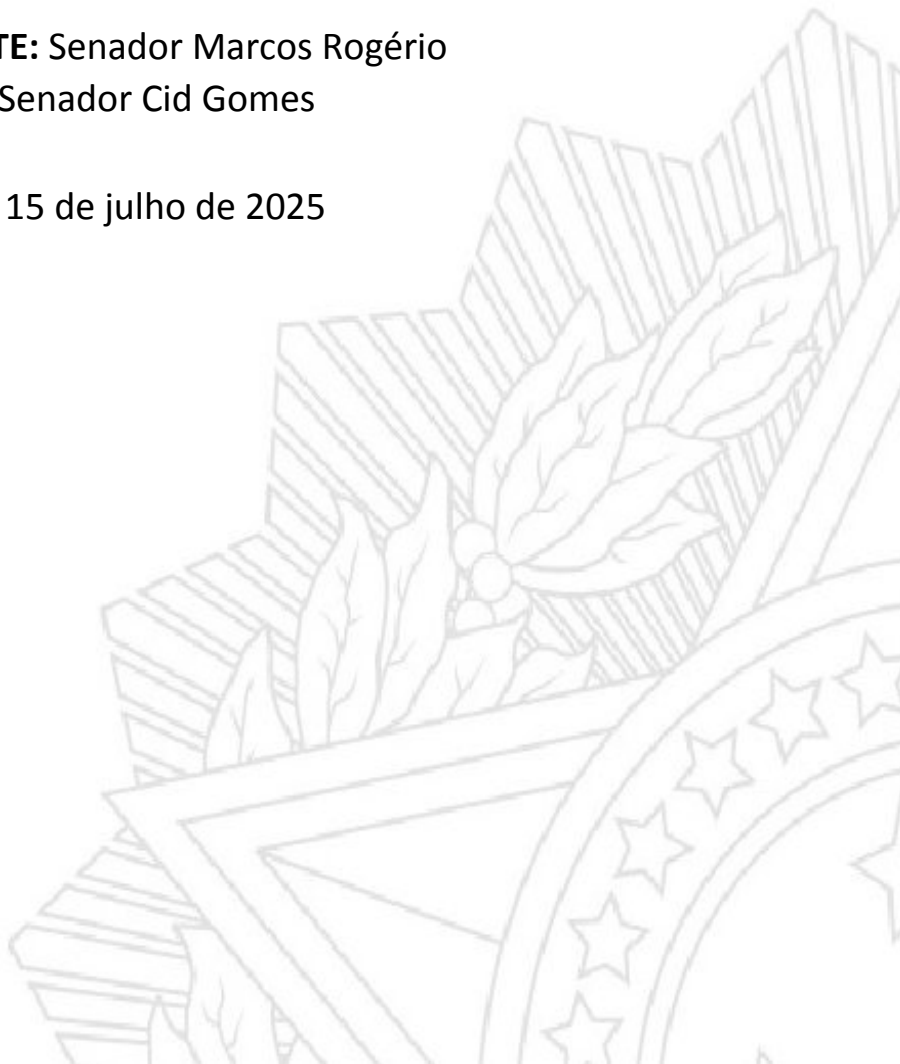
PARECER (SF) Nº 20, DE 2025

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 1086, de 2024, do Senador Fernando Farias, que Altera a Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, a Lei de Licitações e Contratos Administrativos, para estabelecer margem de preferência para os modelos movidos a biocombustíveis ou a hidrogênio nas compras e locações de veículos automotores, bem como para os biocombustíveis e o hidrogênio verde nas compras de combustíveis para o abastecimento de veículos automotores.

PRESIDENTE: Senador Marcos Rogério

RELATOR: Senador Cid Gomes

15 de julho de 2025





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador CID GOMES

PARECER Nº , DE 2025

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA (CI), sobre o Projeto de Lei nº 1.086, de 2024, do Senador Fernando Farias, que altera a Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, a Lei de Licitações e Contratos Administrativos, para estabelecer margem de preferência para os modelos movidos a biocombustíveis ou a hidrogênio nas compras e locações de veículos automotores, bem como para os biocombustíveis e o hidrogênio verde nas compras de combustíveis para o abastecimento de veículos automotores.

Relator: Senador **CID GOMES**

I – RELATÓRIO

Vem à apreciação desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 1.086, de 2024, de autoria do Senador Fernando Farias, que *altera a Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, a Lei de Licitações e Contratos Administrativos, para estabelecer margem de preferência para os modelos movidos a biocombustíveis ou a hidrogênio nas compras e locações de veículos automotores, bem como para os biocombustíveis e o hidrogênio verde nas compras de combustíveis para o abastecimento de veículos automotores.*

O PL dispõe de quatro artigos.

O **art. 1º** do PL nº 1.086, de 2024, indica o objeto da lei e o alcance da sua aplicação: o estabelecimento da margem de preferência para os modelos, híbridos ou não, “flex-fuel”, ou exclusivamente movidos a biocombustível, ou

a hidrogênio nas compras e locações de veículos automotores, bem como para os biocombustíveis e o hidrogênio verde nas compras de combustíveis para o abastecimento de veículos automotores.

O **art. 2º** do Projeto de Lei, por sua vez, estabelece definições relacionadas ao tema regulamentado. Entre elas, destacam-se os biocombustíveis, caracterizados como insumos energéticos renováveis derivados de *“biomassa ou gordura vegetal, como o etanol hidratado, o biodiesel, o biogás, o óleo vegetal hidrotratado (HVO), o biometano e o diesel obtido a partir da cana de açúcar”*. Também é definido o Hidrogênio Verde, que corresponde ao *“hidrogênio obtido a partir de quaisquer processos ou rotas tecnológicas com o uso de fontes renováveis de energia, tais como eletrólise da água, gaseificação de biomassa renovável, reforma de biogás ou de biometano, reforma de glicerina coproduto da fabricação de biodiesel, reforma de etanol, fotólise solar da água, entre outros processos dispostos em regulamento”*. Por fim, são mencionados os veículos automotores *“flex-fuel”*, que são *“aqueles que são capazes de serem movidos a combustíveis fósseis e a biocombustíveis, ou suas misturas”*.

O **art. 3º** do PL dispõe sobre alteração na Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021 (Lei das Licitações), com disposições acerca de bens que atendam ao enquadramento para fins de margem de preferência, sobretudo quanto à aquisição ou locação de veículos automotores pelo Poder Público. Considerando esse contexto, são mencionados os *“veículos (híbridos ou não) flex-fuel, ou exclusivamente movidos a biocombustível ou a hidrogênio”*. Dispõe, também, sobre processos licitatórios destinados à aquisição de combustíveis para abastecer a frota pública de veículos automotores, prevendo margem de preferência para a aquisição de biocombustíveis, ou de hidrogênio verde.

O **art. 4º** trata do início do prazo de vigência da lei.

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

Destarte, a Justificação da proposição enfatiza o art. 225 da Constituição Federal, que atribui ao Poder Público o dever de preservar e proteger um meio ambiente ecologicamente equilibrado. Por fim, destaca a relevância da aplicação da Lei nº 14.133, de 2021 (Nova Lei de Licitações), como instrumento para garantir o cumprimento dessas obrigações.

Nesse contexto, uma estratégia para a proteção do meio ambiente ecologicamente equilibrado, segundo argumentado pelo autor da proposição, é o estímulo à substituição da frota de veículos públicos movidos a combustíveis fósseis por aqueles que utilizam biocombustíveis ou hidrogênio verde. Para isso, o Projeto de Lei propõe a inclusão de dispositivos legais que garantam margem de preferência em licitações voltadas à aquisição ou locação desses veículos. Além disso, sugere a adaptação da Lei nº 14.133, de 2021, para abranger uma gama maior de bens compatíveis com os princípios da sustentabilidade, incluindo veículos híbridos e movidos a biocombustíveis, por apresentarem maior eficiência no consumo energético.

O PL teve início de tramitação no Senado Federal em 3 de abril de 2024. Em 10 de abril do mesmo ano, o Plenário da Casa Legislativa determinou que a proposição fosse apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) e pela CI, que se manifestará sobre o PL em caráter terminativo. O PL foi aprovado na CAE com emenda de redação (Emenda nº 1 – CAE) e encaminhado, em 9 de julho de 2024, para a CI.

Nesta Comissão, foi apresentada ao PL a Emenda nº 2, que altera o seu conteúdo, procurando conferir mais agilidade e eficiência na implementação da política de margens de preferência. Ela expande a aplicabilidade das margens de preferência para bens sustentáveis, além de manter a atribuição de definição dos produtos beneficiados no âmbito de atuação da Comissão Interministerial de Contratações Públicas para o Desenvolvimento Sustentável (CICS), a qual foi criada pelo Decreto nº 11.890, de 2024.

II – ANÁLISE

Considerando os termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), cabe à CI 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*. A matéria trata

da alteração da Lei nº 14.133, de 2021, a Lei de Licitações e Contratos Administrativos, para criar margem de preferência para os modelos movidos a biocombustíveis ou a hidrogênio, em situações de compras e locações de veículos automotores, e para os biocombustíveis e o hidrogênio verde nas compras de combustíveis para o abastecimento de veículos automotores. Evidencia-se, pois, a competência desta CI para apreciar a matéria.

Sob a ótica constitucional, o PL cumpre os requisitos formais e materiais de constitucionalidade, dado que: i) à União compete privativamente legislar sobre energia, nos termos do inciso IV do art. 22 da Constituição Federal (CF), e sobre licitação, conforme o disposto no XXVII do mesmo art. 22 da CF, dois assuntos que permeiam a matéria; ii) ao Congresso Nacional é assegurada a competência para dispor sobre as matérias atribuídas à União, conforme o *caput* do art. 48 da CF; iii) o PL em tela, quanto ao conteúdo, não viola cláusulas pétreas; e iv) não há vício de iniciativa parlamentar.

O PL, ainda, obedece aos requisitos de juridicidade, que compreende a abstratividade, coercibilidade, generalidade, imperatividade e inovação da ordem legal.

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

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

Considerando, contudo, a diversidade de opções que possam ser usadas para a finalidade almejada pela proposição em análise, é mais conveniente aprovar um projeto de lei que seja mais abrangente, e que as opções escolhidas pela política pública em questão sejam tratadas em ato infralegal, conferindo flexibilidade nesse processo de escolha pública. Nesse

sentido, acatamos a emenda nº 2 - CI que preserva o espírito do projeto original, expande a aplicabilidade das margens de preferência para bens sustentáveis e mantém a atribuição de definição dos produtos beneficiados na esfera da Comissão Interministerial de Contratações Públicas para o Desenvolvimento Sustentável – CICS, criada entre outras coisas justamente para esse fim. Isso confere maior agilidade e evita retrocessos na aplicação da política, ao mesmo tempo em que amplia seu impacto, garantindo que a medida entre em operação mais rapidamente do que se fosse incluída na lei.

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

Apesar do nobre objetivo perseguido com a apresentação da Emenda 1 - CAE, decide-se pela sua rejeição, acatando apenas a Emenda nº 2 - CI, em favor da apresentação de um substitutivo que aprimore a aplicação do mecanismo de margem de preferência em contratações públicas. A proposta de substitutivo também leva à rejeição do parecer da CAE. Ressalta-se que o substitutivo proposto não viola a adequação orçamentária.

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

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade, adequação orçamentária e financeira, técnica legislativa e regimentalidade do PL nº 1.086, de 2024. No mérito somos pela rejeição da Emenda nº 1 – CAE,

acatamento da Emenda nº 2 – CI e pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.086, de 2024, na forma do seguinte Substitutivo:

EMENDA Nº – CI (Substitutivo)

PROJETO DE LEI Nº 1086, DE 2024

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

“**Art. 6º**:

.....

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

.....” (NR)

“**Art. 19.**:

.....

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

.....” (NR)

“**Art. 26.**:

.....

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

.....

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

“**Art. 40.**:

.....

§ 1º:

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

.....” (NR)

“**Art. 43.**:

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

.....” (NR)

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

**Relatório de Registro de Presença****18ª, Extraordinária - Semipresencial****Comissão de Serviços de Infraestrutura**

Bloco Parlamentar Democracia (UNIÃO, PODEMOS, MDB, PSDB)			
TITULARES		SUPLENTE	
EDUARDO BRAGA		1. CONFÚCIO MOURA	PRESENTE
VENEZIANO VITAL DO RÊGO	PRESENTE	2. EFRAIM FILHO	PRESENTE
FERNANDO FARIAS	PRESENTE	3. FERNANDO DUEIRE	PRESENTE
JAYME CAMPOS		4. ZEQUINHA MARINHO	
PROFESSORA DORINHA SEABRA	PRESENTE	5. MARCELO CASTRO	PRESENTE
CARLOS VIANA		6. SERGIO MORO	PRESENTE
PLÍNIO VALÉRIO	PRESENTE	7. JADER BARBALHO	

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PSD)			
TITULARES		SUPLENTE	
CID GOMES	PRESENTE	1. CHICO RODRIGUES	PRESENTE
OTTO ALENCAR	PRESENTE	2. ANGELO CORONEL	
IRAJÁ		3. NELSON TRAD	PRESENTE
DANIELLA RIBEIRO		4. PEDRO CHAVES	PRESENTE
MARGARETH BUZETTI	PRESENTE	5. LUCAS BARRETO	PRESENTE

Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)			
TITULARES		SUPLENTE	
JAIME BAGATTOLI	PRESENTE	1. DRA. EUDÓCIA	
MARCOS ROGÉRIO	PRESENTE	2. ROGERIO MARINHO	
WELLINGTON FAGUNDES	PRESENTE	3. EDUARDO GOMES	
WILDER MORAIS		4. ASTRONAUTA MARCOS PONTES	PRESENTE

Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT)			
TITULARES		SUPLENTE	
BETO FARO	PRESENTE	1. FABIANO CONTARATO	
ROGÉRIO CARVALHO		2. RANDOLFE RODRIGUES	
WEVERTON		3. VAGO	
JORGE KAJURU		4. VAGO	

Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)			
TITULARES		SUPLENTE	
ESPERIDIÃO AMIN	PRESENTE	1. TEREZA CRISTINA	
LAÉRCIO OLIVEIRA		2. LUIS CARLOS HEINZE	
MECIAS DE JESUS		3. CLEITINHO	

Não Membros Presentes

AUGUSTA BRITO
IZALCI LUCAS
PAULO PAIM

DECISÃO DA COMISSÃO

(PL 1086/2024)

REUNIDA A COMISSÃO NESSA DATA, É LIDO O RELATÓRIO E APROVADA EM TURNO ÚNICO A MATÉRIA, NOS TERMOS DA EMENDA Nº 3/CI (SUBSTITUTIVO). A MATÉRIA SERÁ SUBMETIDA A TURNO SUPLEMENTAR, NOS TERMOS DO ARTIGO 282 DO REGIMENTO INTERNO.

JUNTADOS O PARECER DA CI E O OFÍCIO QUE COMUNICA AO PLENÁRIO A APROVAÇÃO TERMINATIVA DE SUBSTITUTIVO AO PROJETO.

À SLSF.

15 de julho de 2025

Senador Marcos Rogério

Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 71, DE 2024

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei nº 1086, de 2024, do Senador Fernando Farias, que Altera a Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, a Lei de Licitações e Contratos Administrativos, para estabelecer margem de preferência para os modelos movidos a biocombustíveis ou a hidrogênio nas compras e locações de veículos automotores, bem como para os biocombustíveis e o hidrogênio verde nas compras de combustíveis para o abastecimento de veículos automotores.

PRESIDENTE: Senador Vanderlan Cardoso

RELATOR: Senador Fernando Dueire

09 de julho de 2024



PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei nº 1.086, de 2024, do Senador Fernando Dueire, que altera a Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, a Lei de Licitações e Contratos Administrativos, para estabelecer margem de preferência para os modelos movidos a biocombustíveis ou a hidrogênio nas compras e locações de veículos automotores, bem como para os biocombustíveis e o hidrogênio verde nas compras de combustíveis para o abastecimento de veículos automotores.

Relator: Senador **FERNANDO DUEIRE**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei (PL) nº 1.086, de 2024, de autoria do Senador Fernando Farias, que *altera a Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, a Lei de Licitações e Contratos Administrativos, para estabelecer margem de preferência para os modelos movidos a biocombustíveis ou a hidrogênio nas compras e locações de veículos automotores, bem como para os biocombustíveis e o hidrogênio verde nas compras de combustíveis para o abastecimento de veículos automotores.*

O PL em comento “*altera a Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, a Lei de Licitações e Contratos Administrativos, para estabelecer margem de preferência para os modelos movidos a biocombustíveis ou a hidrogênio nas compras e locações de veículos automotores, bem como para os biocombustíveis e o hidrogênio verde nas compras de combustíveis para o abastecimento de veículos automotores*”.

O PL conta com quatro artigos. Conforme preceitua o art. 7º da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre a

elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, o seu **art. 1º do PL nº 1.086, de 2024**, indica o objeto da lei e o respectivo âmbito de aplicação, qual seja: o estabelecimento da margem de preferência para os modelos, híbridos ou não, flex-fuel, ou exclusivamente movidos a biocombustível, ou a hidrogênio nas compras e locações de veículos automotores, bem como para os biocombustíveis e o hidrogênio verde nas compras de combustíveis para o abastecimento de veículos automotores.

O **art. 2** do PL trata de definições acerca da matéria disciplinada, dentre elas: os biocombustíveis, considerados como insumos energéticos renováveis produzidos a partir de “*biomassa ou gordura vegetal, como o etanol hidratado, o biodiesel, o biogás, o óleo vegetal hidrotratado (HVO), o biometano e o diesel obtido a partir da cana de açúcar*”; o Hidrogênio Verde, “*hidrogênio obtido a partir de quaisquer processos ou rotas tecnológicas com o uso de fontes renováveis de energia, tais como eletrólise da água, gaseificação de biomassa renovável, reforma de biogás ou de biometano, reforma de glicerina coproduto da fabricação de biodiesel, reforma de etanol, fotólise solar da água, entre outros processos dispostos em regulamento*”; e os veículos automotores flex-fuel, “*aqueles que são capazes de serem movidos a combustíveis fósseis e a biocombustíveis, ou suas misturas*”.

O **art. 3º** do PL, por sua conta, dispõe sobre alteração na Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021 (Lei das Licitações), com disposições acerca de bens que atendam ao enquadramento para fins de margem de preferência, em especial nos casos de aquisição ou locação de veículos automotores pelo Poder Público. Nesse ínterim, são mencionados os “*veículos (híbridos ou não) flex-fuel, ou exclusivamente movidos a biocombustível ou a hidrogênio*”. Trata, ainda, de processos licitatórios destinados à aquisição de combustíveis para abastecer a frota pública de veículos automotores, prevendo margem de preferência para a aquisição de biocombustíveis ou de hidrogênio verde.

O **art. 4º** trata do início da vigência da respectiva lei, a data de sua publicação.

Em sua justificação, o autor da proposição manifesta que o objetivo de incentivar o uso dos biocombustíveis, combustível limpo e sustentável, considerando que o Brasil deve aproveitar suas potencialidades na área energética para abraçar uma estratégia própria de incentivo à transição energética, e desse modo limpar de forma rápida e eficiente a sua matriz de transportes. Há preocupação com o descarte de materiais usados nesse processo, sobretudo quanto a baterias que utilizam produtos químicos

altamente tóxicos, que possam inclusive contaminar as águas subterrâneas. Além disso, a Justificação da proposição destaca o art. 225 da Constituição Federal, que dispõe sobre deveres do Poder Público de preservar e defender o meio ambiente ecologicamente equilibrado, e ressalta a importância de utilizar a Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021 (Nova Lei de Licitações) em favor do cumprimento desses deveres.

No caso em questão, uma forma de defesa do meio ambiente ecologicamente equilibrado é por meio do incentivo à substituição da frota de veículos públicos movidos a combustíveis fósseis por veículos automotores movidos a biocombustíveis ou hidrogênio verde. Para tal, o PL defende a inclusão de dispositivos legais que estabeleçam a margem de preferência em licitações destinadas à compra ou locação de veículos. Propõe também que a norma seja adequada para que contemple mais bens que sejam compatíveis com os critérios da sustentabilidade, como veículos movidos a biocombustíveis e híbridos, por serem mais sustentáveis no uso de energia.

O PL em tela iniciou a tramitação no Senado Federal em 03 de abril de 2024. Em 10 de abril de 2024, o Plenário do Senado Federal determinou que a proposição fosse analisada pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), onde a proposição se encontra neste momento, e, posteriormente, pela Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), que se manifestará em caráter terminativo. Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Segundo o art. 99 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), cabe à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) opinar sobre o aspecto econômico e financeiro das proposições que lhe sejam submetidas à deliberação, problemas econômicos do País e tarifas, dentre outros assuntos.

Como o PL nº 1.086, de 2024, dispõe sobre a alteração da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, a Lei de Licitações e Contratos Administrativos, para estabelecer margem de preferência para os modelos movidos a biocombustíveis ou a hidrogênio nas compras e locações de veículos automotores, bem como para os biocombustíveis e o hidrogênio verde nas compras de combustíveis para o abastecimento de veículos automotores, resta clara a competência da CAE para apreciar a matéria.

A leitura da Justificação do PL nº 1.086, de 2024, não deixa qualquer dúvida acerca da relevância de sua aprovação, conforme exposto a seguir.

O PL nº 1.086, de 2024, apoia-se em ideias de valorização de modelos de transporte menos poluente, em linha com as pretensões de descarbonização perseguidas por diversos governos do mundo, inclusive o brasileiro. Outrossim, a proposta, ao dispor sobre margem de preferência em contratações públicas para a aquisição ou locação de veículos automotores, híbridos ou não, flex-fuel, ou exclusivamente movidos a biocombustível ou a hidrogênio, compreende evidente incentivo à indústria de biocombustíveis. Isso porque os veículos movidos a hidrogênio ainda se encontram em fase de testes, sem previsão no curto prazo de se tornar realidade. Ao dispor sobre processos licitatórios destinados à aquisição de combustíveis para abastecer a frota pública de veículos automotores, prevendo margem de preferência para a aquisição de biocombustíveis ou de hidrogênio verde, novamente confere incentivo sobretudo aos biocombustíveis.

No âmbito dos biocombustíveis, o tipo mais utilizado para fins de transporte é o etanol, geralmente produzido a partir de plantas ricas em açúcares, como cana-de-açúcar, milho, beterraba e mandioca. Em vários países, inclusive no Brasil, o etanol é misturado à gasolina em diferentes proporções para criar uma mistura que ajuda a reduzir as emissões de gases de efeito estufa e a diminuir a dependência de combustíveis fósseis, além de aumentar a octanagem da gasolina.

Finalmente, cabe salientar que não há impactos fiscais inerentes à disciplina trazida pelo PL em questão.

III – VOTO

Em face do exposto, nosso voto é pela regimentalidade e adequação orçamentária do Projeto de Lei (PL) nº 1.068, de 2024, e, no mérito, pela sua aprovação com a seguinte Emenda de Redação:

EMENDA Nº 1 - CAE
(ao PL 1086/2024)

Substitua-se no Projeto a expressão “Hidrogênio Verde”
por “Hidrogênio de Baixo Carbono”.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



Relatório de Registro de Presença

28ª, Ordinária

Comissão de Assuntos Econômicos

Bloco Parlamentar Democracia (MDB, UNIÃO)			
TITULARES		SUPLENTE	
ALAN RICK		1. SERGIO MORO	PRESENTE
PROFESSORA DORINHA SEABRA	PRESENTE	2. ANDRÉ AMARAL	PRESENTE
RODRIGO CUNHA		3. DAVI ALCOLUMBRE	
EDUARDO BRAGA		4. JADER BARBALHO	
RENAN CALHEIROS		5. GIORDANO	
FERNANDO FARIAS	PRESENTE	6. FERNANDO DUEIRE	PRESENTE
ORIOVISTO GUIMARÃES	PRESENTE	7. SORAYA THRONICKE	PRESENTE
CARLOS VIANA	PRESENTE	8. WEVERTON	PRESENTE
CID GOMES		9. PLÍNIO VALÉRIO	PRESENTE
IZALCI LUCAS	PRESENTE	10. RANDOLFE RODRIGUES	PRESENTE

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PT, PSD)			
TITULARES		SUPLENTE	
VANDERLAN CARDOSO	PRESENTE	1. JORGE KAJURU	PRESENTE
IRAJÁ		2. MARGARETH BUZETTI	PRESENTE
OTTO ALENCAR		3. NELSON TRAD	PRESENTE
OMAR AZIZ		4. LUCAS BARRETO	PRESENTE
ANGELO CORONEL	PRESENTE	5. ALESSANDRO VIEIRA	
ROGÉRIO CARVALHO	PRESENTE	6. PAULO PAIM	PRESENTE
JANAÍNA FARIAS	PRESENTE	7. HUMBERTO COSTA	
FABIANO CONTARATO	PRESENTE	8. JAQUES WAGNER	PRESENTE
SÉRGIO PETECÃO	PRESENTE	9. DANIELLA RIBEIRO	
ZENAIDE MAIA		10. FLÁVIO ARNS	PRESENTE

Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)			
TITULARES		SUPLENTE	
ROSANA MARTINELLI		1. JAIME BAGATTOLI	PRESENTE
FLAVIO AZEVEDO	PRESENTE	2. FLÁVIO BOLSONARO	PRESENTE
WILDER MORAIS		3. EDUARDO GIRÃO	PRESENTE
EDUARDO GOMES	PRESENTE	4. ROMÁRIO	

Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)			
TITULARES		SUPLENTE	
CIRO NOGUEIRA	PRESENTE	1. ESPERIDIÃO AMIN	PRESENTE
TEREZA CRISTINA	PRESENTE	2. LAÉRCIO OLIVEIRA	
MECIAS DE JESUS	PRESENTE	3. DAMARES ALVES	PRESENTE

Não Membros Presentes

ZEQUINHA MARINHO
MARCOS DO VAL

DECISÃO DA COMISSÃO

(PL 1086/2024)

A COMISSÃO APROVA O RELATÓRIO, QUE PASSA A CONSTITUIR O PARECER DA CAE, FAVORÁVEL AO PROJETO COM A EMENDA Nº 1-CAE.

09 de julho de 2024

Senador Vanderlan Cardoso

Presidente da Comissão de Assuntos Econômicos



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 1086, DE 2024

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

AUTORIA: Senador Fernando Farias (MDB/AL)



[Página da matéria](#)

**SENADO FEDERAL**Gabinete do Senador **Fernando Farias****PROJETO DE LEI Nº , DE 2024**

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece margem de preferência para os modelos, híbridos ou não, *flex-fuel*, ou exclusivamente movidos a biocombustível, ou a hidrogênio nas compras e locações de veículos automotores, bem como para os biocombustíveis e o hidrogênio verde nas compras de combustíveis para o abastecimento de veículos automotores.

Art. 2º Para fins desta Lei, adotam-se as seguintes definições:

I - biocombustíveis: os insumos energéticos renováveis produzidos a partir de biomassa ou gordura vegetal, como o etanol hidratado, o biodiesel, o biogás, o óleo vegetal hidrotratado (HVO), o biometano e o diesel obtido a partir da cana de açúcar.

II - Hidrogênio Verde: hidrogênio obtido a partir de quaisquer processos ou rotas tecnológicas com o uso de fontes renováveis de energia, tais como eletrólise da água, gaseificação de biomassa renovável, reforma de biogás ou de biometano, reforma de glicerina coproduto da fabricação de biodiesel, reforma de etanol, fotólise solar da água, entre outros processos dispostos em regulamento;





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Fernando Farias**

III - veículos automotores *flex-fuel*: aqueles que são capazes de serem movidos a combustíveis fósseis e a biocombustíveis, ou suas misturas.

Art. 3º A Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 26.**

II – bens reciclados, recicláveis, biodegradáveis, compostáveis ou eficientes no uso de energia, água ou materiais, ou os que atendam aos critérios de sustentabilidade, conforme o regulamento.

.....

§ 8º Nos processos licitatórios destinados à aquisição ou à locação de veículos automotores pelo Poder Público, deverá ser estabelecida margem de preferência para veículos (híbridos ou não) *flex-fuel*, ou exclusivamente movidos a biocombustível ou a hidrogênio, na forma do regulamento.

§ 9º Regulamento definirá métricas verificáveis e confiáveis para classificar os veículos de que trata o § 8º.

§ 10. Regulamento poderá definir margem de preferência diferenciada, conforme a classificação prevista no § 9º, respeitados os limites fixados nos §§ 1º e 2º, para incentivar a aquisição de veículos automotores de que trata o § 8º.

§ 11. Nos processos licitatórios destinados à aquisição de combustíveis para abastecer a frota pública de veículos automotores deverá ser estabelecida margem de preferência para a aquisição de biocombustíveis ou de hidrogênio verde.

§ 12. A margem de preferência de que trata o § 11 deverá considerar a densidade energética por volume dos combustíveis automotivos, na forma do regulamento.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo dessa proposta é incentivar o uso dos biocombustíveis, combustível limpo e sustentável. Não há rota ou solução universal adaptável às necessidades de todos os países para a mobilidade de baixo carbono. O Brasil precisa de uma estratégia própria de incentivo à transição energética, que



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

valorize o seu potencial diversificado, que vai além da eletrificação pura dos motores, para limpar de forma rápida e eficiente a sua matriz de transportes.

De nada adianta rodar com um carro 100% elétrico, se não houver preocupação com a geração sustentável de eletricidade nem com os materiais e energia utilizados na fabricação das baterias, bem como com o descarte desses componentes ao final de sua vida útil. As baterias utilizam produtos químicos altamente tóxicos, podendo contaminar as águas subterrâneas, especialmente no Brasil, tendo em vista nossa dificuldade estrutural na gestão adequada dos resíduos sólidos, mesmo após quatorze anos da edição da Política Nacional de Resíduos Sólidos. Por isso, temos que ter cautela na eletrificação da frota de automóveis. Ela deve ser precedida de uma série de políticas públicas que mitiguem não somente os riscos associados ao descarte das baterias, mas também o aumento da demanda por energia elétrica. Em anos de crise hídricas, o consumo automotivo pode pressionar ainda mais o sistema elétrico nacional, que terá que recorrer a termelétricas a combustíveis fósseis, fontes altamente emissoras de Gases de Efeito Estufa (GEE).

O ciclo do carbono envolve um ciclo geológico e um ciclo biológico, considera as emissões de carbono desde a produção do combustível até o seu consumo, o que é reconhecido como emissões do “*poço a roda*”. Ampliando o conceito para as emissões de carbono da mobilidade, deve ser estendida a medição de emissões desde a produção dos bens envolvidos (*fabricação e logística*) na mobilidade, na propulsão (combustível, energia, etc.) dos veículos e no completo descarte ao fim da vida útil dos bens e insumos, o que é denominado como emissões do “*berço ao túmulo*”.

Por força do art. 225 da Constituição Federal, é dever do Poder Público preservar e defender o meio ambiente ecologicamente equilibrado para as gerações atuais e futuras. A fim de cumprir este mandamento constitucional, torna-se imperioso adequar à Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021 – a Nova Lei de Licitações –, incentivando a substituição da frota de veículos públicos movidos a combustíveis fósseis para aqueles com veículos automotores movidos a biocombustíveis ou hidrogênio verde como parte de sua motorização. Para isso, propusemos modificar o art. 26 da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, incluindo três novos parágrafos.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Fernando Farias**

Nos §§ 8º, 9º e 10, incluídos ao art. 26 da Lei de Licitações, estabelecemos que o Poder Público poderá dar margem de preferência em licitações destinadas à compra ou locação de veículos. Essa margem poderá variar conforme a classificação de cada veículo, cujas métricas serão definidas em regulamento. Desse modo, automóveis movidos a biocombustíveis como parte de sua motorização podem receber margens de preferência maiores, respeitado o limite de 10%, fixado no inciso II do § 1º, ou o limite de 20%, caso se aplique o § 2º do art. 26.

A inclusão dos §§ 10 e 11, do art. 26 da Lei de Licitações dará mais competitividade para a aquisição de biocombustíveis e hidrogênio verde nos processos licitatórios, medida essencial assegurar o uso de combustíveis mais limpos na frota pública de veículos automotores.

Com o intuito de valorizar a sustentabilidade, oferecemos nova redação ao inciso II do art. § 1º do art. 26 da Lei nº 14.133, de 2021. Acreditamos que mencionar apenas bens reciclados, recicláveis ou biodegradáveis, a Lei deve mencionar os compostáveis e os que sejam eficientes e sustentáveis no uso de energia, água ou matérias-primas. Trata-se de uma adequação redacional da norma a fim de que ela contemple mais bens que sejam compatíveis com os critérios da sustentabilidade. Entre esses bens, temos os veículos movidos a biocombustíveis e híbridos, haja vista que são mais sustentáveis no uso de energia.

Por fim, é preciso somar a contribuição dos biocombustíveis e do hidrogênio verde aos esforços na agenda da descarbonização dos transportes. Nesse sentido, motores híbridos/flex-fuel e biocombustível como parte da motorização têm aderência em um mercado com ampla distribuição de etanol, que é o caso brasileiro.

Pelo exposto, torna-se evidente a importância de aprovarmos este projeto. Peço, portanto, o apoio das Nobres Senadoras e dos Nobres Senadores para a aprovação da matéria.

Sala das Sessões,

Senador **FERNANDO FARIAS**
(MDB/AL)



LEGISLAÇÃO CITADA

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

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

- art225

- Lei nº 14.133, de 1º de Abril de 2021 - Lei de Licitações e Contratos Administrativos (2021) - 14133/21

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2021;14133>

- art26

- art26_par1



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº - CI
(ao PL 1086/2024)

Dê-se ao **Projeto de Lei nº 1086, de 2024**, a seguinte redação:

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

Art. 1º Esta Lei estabelece margem de preferência nas aquisições de bens compostáveis ou eficientes no uso de energia, água ou materiais, e de bens e serviços que atendam a critérios de sustentabilidade, conforme regulamento.

Art. 2º Suprimido.

Art. 3º A **Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021**, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 26.....

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



JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca aprimorar o **PL 1086/2024**, assegurando maior agilidade e eficiência na implementação da política de margens de preferência e mantendo o alinhamento com a estrutura regulatória já consolidada na administração pública.

A política de margens de preferência foi reativada em 2024, já sob a vigência da **Lei nº 14.133/2021** (Nova Lei de Licitações e Contratos) e do **Decreto nº 11.890/2024**, que regulamenta o **art. 26 da Lei**. Esse decreto trouxe avanços significativos ao estabelecer critérios claros e objetivos para a aplicação de margens de preferência e criar a **Comissão Interministerial de Contratações Públicas para o Desenvolvimento Sustentável (CICS)**.

A **CICS**, presidida pelo **Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI)** e composta por **Secretários Nacionais de diferentes ministérios**, tem atuado de forma ágil e eficiente na definição dos produtos beneficiados pelas margens de preferência. As decisões da Comissão são formalizadas por meio de **Resoluções**, aprovadas trimestralmente, sem necessidade de atos da Presidência da República ou mesmo de ministros. Essa estrutura tem garantido a rápida implementação da política, permitindo que as margens já tenham sido aplicadas a setores estratégicos como ônibus elétricos e a combustão, equipamentos metroferroviários, painéis fotovoltaicos, máquinas da linha amarela (construção civil), medicamentos e bens de tecnologia da informação e comunicação (TICs).

A expansão da política de margens de preferência não apenas fortalece setores estratégicos e impulsiona a atividade econômica, mas também aumenta a arrecadação e agrega múltiplos interesses, conferindo robustez e estabilidade à política.

Contudo, para garantir a continuidade desse avanço, é essencial que a definição dos produtos beneficiados continue ocorrendo no âmbito da CICS, sem que a legislação imponha categorias rígidas na própria lei. A experiência internacional e nacional mostra que tentar definir os grupos de produtos na legislação pode comprometer a agilidade da política, pois a tramitação no



Congresso tende a ser complexa, lenta e sujeita a disputas entre diferentes setores que pleiteiam inclusão. Além disso, a regulamentação das margens para cada grupo de produtos exigiria sucessivos decretos presidenciais, submetidos a longas análises na Casa Civil. Alterações necessárias só poderiam ser feitas por meio de novos decretos ou novas leis, o que resultaria em uma política rígida, engessada e defasada perante os avanços tecnológicos e de mercado.

O **PL 1086/2024** traz a proposta meritória de utilizar o poder de compra do Estado para incentivar veículos movidos a biocombustíveis e a própria utilização de biocombustíveis. No entanto, ao estabelecer margens para esses itens diretamente na **Lei nº 14.133/2021**, a proposta cria um modelo mais burocrático e lento do que o já existente, podendo atrasar sua implementação.

Dessa forma, a presente emenda preserva o espírito do projeto original, expande a aplicabilidade das margens de preferência para bens sustentáveis e mantém a atribuição de definição dos produtos beneficiados na esfera da CICS. Isso evita retrocessos na agilidade da política, ao mesmo tempo em que amplia seu impacto.

Se aprovada, a alteração permitirá que a **CICS delibere rapidamente sobre a aplicação de margens de preferência para veículos movidos a biocombustíveis e para os próprios biocombustíveis**, garantindo que essa medida entre em operação mais rapidamente do que se fosse incluída na lei. O Congresso terá papel fundamental na viabilização do uso do poder de compra do Estado para impulsionar tecnologias sustentáveis, o que é especialmente relevante em um ano em que o Brasil sedia a COP.

Diante do exposto, solicitamos o apoio dos nobres parlamentares para a **aprovação desta emenda**, assegurando que a política de compras públicas continue sendo um instrumento ágil, eficiente e estruturado para a transição energética e a sustentabilidade econômica do país.



Sala da comissão, 19 de março de 2025.

Senador Fernando Dueire
(MDB - PE)



Assinado eletronicamente, por Sen. Fernando Dueire

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5068570381>

2



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 19, DE 2025

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 680, de 2024, do Senador Weverton, que Altera a Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011 e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 para garantir o direito à transferência dos direitos à exploração do serviço de transporte público individual de passageiros e atribuir aos Municípios a competência para definir os seus requisitos.

PRESIDENTE: Senador Marcos Rogério

RELATOR: Senador Efraim Filho

15 de julho de 2025



PARECER Nº , DE 2025

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 680, de 2024, do Senador Weverton, que *altera a Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011 e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 para garantir o direito à transferência dos direitos à exploração do serviço de transporte público individual de passageiros e atribuir aos Municípios a competência para definir os seus requisitos.*

Relator: Senador **EFRAIM FILHO**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei (PL) nº 680, de 2024, de autoria do Senador Weverton, que *altera a Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011 e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 para garantir o direito à transferência dos direitos à exploração do serviço de transporte público individual de passageiros e atribuir aos Municípios a competência para definir os seus requisitos.*

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

O cerne da proposição está inscrito nos arts. 2º e 3º. O art. 2º acrescenta parágrafo único ao art. 3º da Lei nº 12.468, de 2011, conhecida como Lei do Taxista, para prever que o autorizatário do serviço de táxi poderá transferir os direitos decorrentes da autorização para outro taxista, de acordo com a legislação local. Já o art. 3º do projeto dá nova redação ao inciso IV do art. 18 da Lei nº 12.587, de 2012, Lei da PNMU (Política Nacional da Mobilidade Urbana), para determinar que os municípios definam os requisitos para a transferência dos direitos à exploração dos serviços de táxi.

De acordo com o autor, o principal motivo que o levou a apresentar o projeto foi garantir segurança jurídica aos taxistas e suas famílias, de forma a assegurar a possibilidade de transferência dos direitos à exploração do serviço e afastar riscos à subsistência daqueles que dela dependem para seu sustento. Aponta ainda a questão dos prazos decorrentes da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 5.337, em cujo julgamento o Supremo Tribunal Federal (STF) considerou inconstitucionais os §§ 1º, 2º e 3º do art. 12-A da Lei 12.587, de 2012. Esses dispositivos permitiriam a comercialização e herança das outorgas de táxi, e o Supremo operou a modulação temporal dos efeitos da decisão, o que passaria a impedir as comercializações e direitos de herança em abril de 2025.

O PL foi distribuído a esta Comissão e à de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), a quem competirá decisão terminativa. Não lhe foram oferecidas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Diante da competência da CCJ para apreciar a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade da matéria, nos termos do art. 101 do RISF, concentraremos nossa análise no mérito do projeto.

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

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

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

Mais ainda, a ausência de regulação contribui para a desigualdade de condições no setor e para a precarização das relações de trabalho: motoristas

auxiliares frequentemente operam sem segurança jurídica, arcando com custos elevados para acessar o mercado, enquanto o Estado perde capacidade de gestão e controle sobre a prestação do serviço público.

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

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

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

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

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

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

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

III – VOTO

Em vista do exposto, somos pela **aprovação** do PL nº 680, de 2024, na forma do seguinte substitutivo:

EMENDA Nº - CI (SUBSTITUTIVO)

Altera a Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, para dispor sobre transferência de titularidade de outorgas concedidas a profissionais taxistas.

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, para dispor sobre a transferência de titularidade de outorgas concedidas a profissionais taxistas.

Art. 2º A Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 5º**
.....

VI - não paralisar a prestação do serviço de táxi injustificadamente ou sem autorização expressa do poder público outorgante.” (NR)

“**Art. 16.** A transferência de outorgas concedidas aos profissionais taxistas será disciplinada pelas normas de direito privado, sub-rogando-se o novo titular aos mesmos termos e condições estabelecidos na outorga original, pelo prazo remanescente.

§ 1º A transferência do direito previsto no *caput* deste artigo não implica anuência automática do poder público ao direito de exploração do serviço vinculado à outorga, sujeitando-se o novo titular à comprovação de atendimento dos requisitos e condições exigidos na legislação específica.

§ 2º Violado o disposto no art. 5º, VI, desta Lei e constatada a autorização ociosa por culpa do autorizatário, incidirá multa, perda da

autorização e impedimento de obter nova autorização pelo prazo de 3 (três) anos.”

“**Art. 17.** Ao outorgante incumbirá realizar as atividades de fiscalização e controle da prestação dos serviços em conformidade com as disposições previstas na legislação.”

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

**Relatório de Registro de Presença****18ª, Extraordinária - Semipresencial****Comissão de Serviços de Infraestrutura**

Bloco Parlamentar Democracia (UNIÃO, PODEMOS, MDB, PSDB)			
TITULARES		SUPLENTE	
EDUARDO BRAGA		1. CONFÚCIO MOURA	PRESENTE
VENEZIANO VITAL DO RÊGO	PRESENTE	2. EFRAIM FILHO	PRESENTE
FERNANDO FARIAS	PRESENTE	3. FERNANDO DUEIRE	PRESENTE
JAYME CAMPOS		4. ZEQUINHA MARINHO	
PROFESSORA DORINHA SEABRA	PRESENTE	5. MARCELO CASTRO	PRESENTE
CARLOS VIANA		6. SERGIO MORO	PRESENTE
PLÍNIO VALÉRIO	PRESENTE	7. JADER BARBALHO	

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PSD)			
TITULARES		SUPLENTE	
CID GOMES	PRESENTE	1. CHICO RODRIGUES	PRESENTE
OTTO ALENCAR	PRESENTE	2. ANGELO CORONEL	
IRAJÁ		3. NELSON TRAD	PRESENTE
DANIELLA RIBEIRO		4. PEDRO CHAVES	PRESENTE
MARGARETH BUZETTI	PRESENTE	5. LUCAS BARRETO	PRESENTE

Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)			
TITULARES		SUPLENTE	
JAIME BAGATTOLI	PRESENTE	1. DRA. EUDÓCIA	
MARCOS ROGÉRIO	PRESENTE	2. ROGERIO MARINHO	
WELLINGTON FAGUNDES	PRESENTE	3. EDUARDO GOMES	
WILDER MORAIS		4. ASTRONAUTA MARCOS PONTES	PRESENTE

Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT)			
TITULARES		SUPLENTE	
BETO FARO	PRESENTE	1. FABIANO CONTARATO	
ROGÉRIO CARVALHO		2. RANDOLFE RODRIGUES	
WEVERTON		3. VAGO	
JORGE KAJURU		4. VAGO	

Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)			
TITULARES		SUPLENTE	
ESPERIDIÃO AMIN	PRESENTE	1. TEREZA CRISTINA	
LAÉRCIO OLIVEIRA		2. LUIS CARLOS HEINZE	
MECIAS DE JESUS		3. CLEITINHO	

Não Membros Presentes

AUGUSTA BRITO
IZALCI LUCAS
PAULO PAIM

DECISÃO DA COMISSÃO

(PL 680/2024)

REUNIDA A COMISSÃO NESTA DATA, É LIDO E APROVADO O RELATÓRIO DO SENADOR EFRAIM FILHO, QUE PASSA A CONSTITUIR PARECER DA CI, PELA APROVAÇÃO DO PL 680/2024, NA FORMA DA EMENDA Nº 1/CI (SUBSTITUTIVO).

15 de julho de 2025

Senador Marcos Rogério

Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta a profissão de taxista e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 2º O art. 3º da Lei 12.468, de 26 de agosto de 2011, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art.3º
.....
.....
.....

Parágrafo único: O autorizatário do serviço de transporte público individual de passageiro poderá transferir os direitos decorrentes da autorização para outro taxista, desde que este preencha os requisitos previstos na legislação local.”

Art. 3º O art. 18 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:



Assinado eletronicamente por Sen. Weverton

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8531307154>



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

“Art.18.....
.....

.....
IV – definir os requisitos para a transferência dos direitos à exploração dos serviços de transporte público individual de passageiros (táxi), respeitando-se os direitos já previstos nas normas municipais vigentes.”

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 12.865, de 09 de outubro de 2013, incluiu o artigo 12-A, §§ 1º, 2º e 3º na Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana para tratar da transferência do direito à exploração de serviços de taxi entre vivos e por sucessão.

Em 19/06/2015, o Procurador-Geral da República distribuiu a Ação Direta de Inconstitucionalidade - ADI 5337. Por meio do julgamento virtual de 19 a 26/02/2021, o Plenário do Supremo Tribunal Federal julgou procedente o pedido para declarar a inconstitucionalidade dos dispositivos acima citados.

No mesmo acórdão, houve o reconhecimento de que, para escolha do autorizatário, a autorização prescinde de procedimento licitatório, uma vez que se trata de serviço de utilidade pública prestado por meio de autorização e não através de permissão, razão pela qual não incide o disposto no artigo 175 da Constituição Federal.



Assinado eletronicamente por Sen. Weverton

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8531307154>



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

A Advocacia-Geral da União opôs embargos de declaração em busca da modulação dos efeitos da decisão colegiada. O pedido foi acolhido, conforme ementa abaixo:

Embargos de declaração em agravo regimental em embargos de declaração em ação direta de inconstitucionalidade. Modulação temporal dos efeitos da decisão declaratória de inconstitucionalidade. Artigo 27 da Lei nº 9.868/99. Pressupostos legais atendidos. Situação de insegurança jurídica e excepcional interesse social. Efeitos pro futuro. Conhecimento e provimento dos embargos de declaração.

1. (...).

2. (...).

3. No caso em apreço, como muito bem destacou o Ministro Gilmar Mendes, a declaração de inconstitucionalidade das normas impugnadas “leva a uma situação de extrema insegurança jurídica às relações já consolidadas, em relação àqueles que detinham a outorga do serviço de táxi, usando-o como fonte de renda; àqueles que adquiriram a outorga por meio de transferência para o mesmo fim; ou ainda àqueles que receberam por herança o direito de sua exploração”.

4. Ademais, as normas declaradas inconstitucionais possuem relação direta com a política de mobilidade urbana praticada em mais de 5.000 municípios em todo o país – e, em alguns deles, inclusive, consolidadas práticas admitidas há longa data pelas legislações locais e/ou consagradas pelos respectivos usos e costumes –, do que se infere que a declaração de inconstitucionalidade de que se trata, além de ter inevitável repercussão nos sistemas viário e de transporte público, bem como no trânsito e na qualidade de vida das pessoas, também apresenta



Assinado eletronicamente por Sen. Weverton

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticador-legis/8531307154>



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

desdobramentos importantes nas searas econômica e social, já que muitas famílias, ainda hoje, têm como atividade exclusiva ou principal a exploração dos serviços de táxi, sendo tal atividade, a um só tempo, responsável por sua subsistência e, ainda, frequentemente, consubstanciadora de seu patrimônio mínimo, estando caracterizado, outrossim, o excepcional interesse social.

5. Embargos de declaração dos quais se conhece e aos quais se dá provimento para modular os efeitos da declaração de inconstitucionalidade, conferindo-se a eles efeitos *pro futuro*, para que a decisão de mérito só produza seus efeitos a partir de dois anos, a contar da data da publicação da ata do julgamento dos presentes aclaratórios.

A ata de julgamento foi publicada em 04/04/2023 e o prazo de dois anos fixado na decisão expirará em 04/04/2025, lembrando que o acórdão transitou em julgado em 29.04.2023.

Nesse quadro, não obstante a inexistência de qualquer pedido de inconstitucionalidade por arrastamento ou mesmo a sua declaração de ofício no acórdão, muitos Municípios já se manifestaram no sentido de que não autorizarão mais a transferência de direitos a partir de 04/04/2025 em razão do prazo de 2 (dois) anos concedido no julgamento da ADI 5337, mesmo havendo legislações municipais em plena vigência, o que implicará a judicialização da matéria em larga escala no país.

O artigo 30, I da Constituição Federal estabelece que compete aos Municípios legislar sobre assuntos de interesse local. Os artigos 12 e 18, I da Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, definem, respectivamente, que o serviço de taxi é considerado um serviço de utilidade pública e que a regulamentação dos serviços de transporte urbano é atribuição dos



Assinado eletronicamente por Sen. Weverton

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8531307154>



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

Municípios.

A partir de tal competência, mais de 5.000 Municípios editaram as suas leis, decretos, portarias, regulamentos e demais normas infralegais cuidando do serviço de taxi, a forma de seleção e os requisitos para transferência dos direitos. Tal cenário justificou a opção de milhares de pessoas e suas famílias que dedicaram suas vidas profissionais e seus recursos ao segmento do taxi, contando com a possibilidade de sucessão e da transferência de tais direitos.

Apenas a título de exemplo, no Município de São Paulo, o artigo 19 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, em plena vigência, permite a transferência de alvará de estacionamento, nos termos dos artigos 19 e 21, *in verbis*:

Art. 19 - Fica permitida a transferência de alvará de estacionamento de pessoas jurídicas ou físicas para quem, satisfazendo as exigências legais e regulamentares, possa executar o serviço de transporte individual do passageiros por meio de táxi.

Art. 21 - Atendidas as formalidades legais e regulamentares, a transferência do Alvará será procedida mediante o cancelamento do anterior e expedição de outro em nome do adquirente do veículo, e pelo prazo restante do primitivo.

Observa-se que a legislação vigora há mais de 50 (cinquenta) anos, consolidando situações fáticas já detalhadamente expostas na ementa do julgamento da ADI 5337, acima transcrita. Ademais, a vedação da transferência implica restrição à liberdade profissional, uma vez que o veículo táxi utilizado não terá qualquer valor caso o adquirente, outro taxista, não possa explorar a sua profissão, cujo direito decorre do texto constitucional e da legislação.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

São mais de 600 mil taxistas e suas famílias que sobrevivem única e exclusivamente do serviço de taxi. É bastante comum o cenário familiar com o avô taxista, o filho taxista e o neto taxista, ou seja, o investimento no veículo taxi é muitas vezes o único patrimônio familiar e o serviço a única fonte de sustento.

Outro ponto importante é que a prerrogativa concedida ao Município por meio do presente projeto de lei não interfere na liberdade do poder público local quanto à expansão ou redução do número de autorizatários com base na sua política de mobilidade urbana independentemente do direito à transferência dos direitos entre vivos ou por sucessão.

Por isso, a presente proposição busca emprestar segurança jurídica aos taxistas e as suas famílias, por meio da garantia do direito à transferência dos direitos à exploração dos serviços de taxi e à atribuição da competência aos Municípios para definição dos seus requisitos.

Por estas razões, solicito o apoio dos pares para a aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões,

Senador Weverton (PDT/MA)



Assinado eletronicamente por Sen. Weverton

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8531307154>



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 680, DE 2024

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

AUTORIA: Senador Weverton (PDT/MA)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>
 - art175
- urn:lex:br:federal:lei:1969;7329
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1969;7329>
 - art19
- Lei nº 9.868, de 10 de Novembro de 1999 - Lei do Controle de Constitucionalidade; Lei de Inconstitucionalidade; Lei da Adin - 9868/99
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1999;9868>
 - art27
- Lei nº 12.468, de 26 de Agosto de 2011 - LEI-12468-2011-08-26 - 12468/11
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2011;12468>
 - art3
- Lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012 - Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana; Lei de Mobilidade Urbana - 12587/12
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2012;12587>
 - art18
- Lei nº 12.865, de 9 de Outubro de 2013 - LEI-12865-2013-10-09 - 12865/13
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2013;12865>

3



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

PARECER Nº , DE 2025

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 4223, de 2024, da Senadora Ana Paula Lobato, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para instituir gratuidade na correção do nome do passageiro e na transferência de passagem aérea, bem como direito ao cancelamento de passagem por motivo de força maior.

Relator: Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

I – RELATÓRIO

A Comissão de Serviços de Infraestrutura passa a examinar o Projeto de Lei nº 4223, de 2024, que “*altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para instituir gratuidade na correção do nome do passageiro e na transferência de passagem aérea, bem como direito ao cancelamento de passagem por motivo de força maior*”.

O Projeto tem dois artigos. O art. 1º acrescenta três novos artigos à redação do Código Brasileiro de Aeronáutica. O art. 227-A prevê a correção gratuita de erro na identificação do passageiro. Já o art. 227-B prevê a transferência gratuita do bilhete de passagem entre os consumidores. Por sua vez, o art. 229-A prevê que o não comparecimento a um dos voos não autoriza o transportador a cancelar a reserva dos voos subsequentes. Por fim, o Projeto ainda altera o art. 229 para prever o direito ao cancelamento de passagens por motivo de força maior.

O art. 2º veicula a cláusula de vigência, que estabelece *vacatio legis* de 90 dias.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

Na justificação, a autora argumenta que o mercado brasileiro de transporte aéreo é excessivamente concentrado. Isso fragiliza a posição do consumidor e permite práticas abusivas, como a cobrança por erros formais ou a imposição de restrições injustificadas ao uso das passagens. Aponta ainda que as normas atuais não contemplam situações de força maior que justifiquem o cancelamento da viagem, expondo o passageiro a perdas injustas, decorrentes de fatos sobre os quais não tem controle. Diante da rigidez das regras vigentes e da assimetria nas relações de consumo, a autora sustenta que é papel do Estado intervir para garantir maior equilíbrio na relação entre passageiro e companhia aérea.

O projeto foi recebido no Plenário em 11 de novembro de 2024 e despachado a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura em 25 de novembro de 2024. Em seguida, seguirá para a análise da Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor, em caráter terminativo. Não foram recebidas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Conforme o art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à CI opinar sobre questões relacionadas *a transportes de terra, mar e ar*, o que inclui, portanto, o transporte aéreo. Isso posto, passamos à análise de constitucionalidade e juridicidade da matéria.

Quanto à constitucionalidade, o inciso XI do art. 22 da Constituição Federal determina que compete à União legislar privativamente sobre transporte. Igualmente, o inciso X do art. 24, VIII, determina que compete à União legislar sobre defesa do consumidor. Além disso, a proposição não está contida no rol de matérias de iniciativa privativa do Presidente da República, cabendo, portanto, iniciativa parlamentar.

Quanto à juridicidade, a matéria está em consonância com o ordenamento jurídico nacional, inclusive no que concerne à técnica legislativa, tendo em vista que o texto do projeto se encontra igualmente de acordo com as normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

Quanto ao mérito do Projeto, estamos de acordo com a preocupação em relação aos efeitos que a alta concentração do mercado de transporte aéreo tem sobre os direitos dos passageiros. Em um mercado em que ocorre concorrência entre as empresas, o aumento dos preços ou o desrespeito ao consumidor tende a gerar uma perda na participação de mercado, em favor de empresas que fornecem serviços com maior qualidade ou menor custo. Já um mercado concentrado permite que as empresas adotem posicionamentos contrários aos consumidores sem grandes consequências. Em situações pontuais, cabe a intervenção do Poder Legislativo para corrigir esses desequilíbrios.

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

Por outro lado, vemos com reservas medidas que estabeleçam barreiras de entrada a novas empresas no mercado. Entendemos que qualquer gratuidade estabelecida por lei é paliativa: as empresas sempre podem compensá-la aumentando ainda mais o preço das passagens. A única forma de se ter uma diminuição sustentável nos preços é estimular a concorrência, com a entrada de novos competidores no mercado.

Assim, acreditamos que interferir na precificação de passagens pelas empresas por meio da possibilidade de transferência de passagens entre os consumidores, ou oferecer um direito universal de cancelamento por motivo de força maior, são alterações que devem ser vistas com cuidado. Isso porque poderiam configurar novas barreiras de entrada ao mercado nacional e tendem a reduzir a atratividade do mercado brasileiro para possíveis empresas ingressantes. Nenhuma dessas duas medidas é aplicada em países como os Estados Unidos e os integrantes da União Europeia, onde os preços das passagens são mais baratos que os brasileiros para distâncias e antecedências comparáveis. Assim, a adoção dessas medidas deixaria o Brasil em descompasso com as práticas regulatórias dos principais mercados mundiais de aviação comercial.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

Dessa forma, essas novas regras poderiam ampliar o controle das três empresas atuantes no mercado nacional e lhes garantiriam a prerrogativa de aumentar seus preços sem a ameaça de que empresas estrangeiras de menor custo lhes fizessem concorrência. Além disso, o direito à transferência de passagens poderia criar um mercado secundário de passagens aéreas, que concorreriam com os consumidores pela compra dos bilhetes mais baratos.

Diante desse cenário, propomos um substitutivo, de forma a incorporar a obrigatoriedade de oferecimento de uma classe de passagens aéreas com direito a transferência, bem como a vedação ao cancelamento da passagem após o não comparecimento em trecho anterior. Além disso, mantemos a proposta de se prever legalmente a gratuidade da correção da identificação do passageiro. Entendemos que, dessa forma, aumentaremos a proteção ao consumidor sem erguer novas barreiras de entrada ao mercado aéreo nacional.

III – VOTO

Diante do acima exposto, o nosso voto é pela **aprovação** do PL nº 4223, de 2024, na forma do seguinte substitutivo:

EMENDA Nº – CI (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI Nº 4223, DE 2024

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para prever a gratuidade da correção de erro na identificação do passageiro, a obrigatoriedade de comercialização de bilhetes de passagem com opção de transferibilidade e vedar o cancelamento de bilhete de passagem causado pelo não comparecimento a voo anterior.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 227-A. O erro no preenchimento do nome, sobrenome ou agnome do passageiro deverá ser corrigido pelo transportador sem ônus ao passageiro.

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

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

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

§ 4º O disposto neste artigo não altera a intransferibilidade do bilhete de passagem, observado o disposto no art. 227-B.”

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

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

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

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4223, DE 2024

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

AUTORIA: Senadora Ana Paula Lobato (PDT/MA)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora ANA PAULA LOBATO

PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 227-A.** O erro no preenchimento do nome, sobrenome ou agnome do passageiro deverá ser corrigido pelo transportador sem ônus ao passageiro.

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

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

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

Art. 227-B. A titularidade do bilhete de passagem poderá ser transferida sem ônus, na forma da regulamentação, até sete dias antes do voo.

Parágrafo único. Regulamento disporá sobre medidas para inibir a formação de mercado secundário na venda de passagens aéreas.”

“**Art. 229.** O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem ou se o passageiro desistir da viagem, por motivo de força maior, devidamente demonstrado, nos casos estabelecidos pela regulamentação.” (NR)



“**Art. 229-A.** A interrupção da viagem, a desistência ou o não comparecimento tempestivo para o embarque dos voos contratados não autoriza o transportador a cancelar a reserva de todos os voos subsequentes indicados no respectivo bilhete de passagem.”

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

JUSTIFICAÇÃO

O mercado brasileiro de transporte aéreo é altamente concentrado, sendo, em sua quase totalidade, controlado por três empresas aéreas. Essa falta de competição permite às empresas adotar práticas que são prejudiciais ao passageiro, em oposição às garantias conferidas por leis como o Código de Defesa do Consumidor. Nessas situações, é essencial que o estado aja para reequilibrar essa relação, razão pela qual apresentamos este projeto.

No que tange à correção de erros no nome do passageiro, é comum que pequenos equívocos sejam cometidos no momento da compra do bilhete, e, nesses casos, é importante que a lei esclareça que não é permitido às companhias aéreas valerem-se de erros escusáveis para a cobrança de quantias adicionais.

Além disso, a possibilidade de transferência de titularidade do bilhete sem custos até 7 dias antes do voo representa um avanço na flexibilização das relações de consumo, reconhecendo que o consumidor deve ter o direito de dispor de seu direito da forma que melhor lhe convenha. É importante, no entanto, que essa medida seja tomada com o cuidado necessário para que não se gere um mercado de “cambistas” de passagens aéreas, o que poderia desequilibrar o mercado aéreo nacional.

O direito ao reembolso em casos de força maior, devidamente justificados, também é uma medida justa e necessária. Eventos imprevisíveis e incontrolláveis, a serem especificados pela agência reguladora, devem ser considerados para fins de cancelamento de viagens, o que protege a parte mais vulnerável da relação de consumo.

Diante do exposto, entendemos que a aprovação deste projeto é fundamental para garantir mais justiça e equilíbrio nas relações de consumo no

setor aéreo, contribuindo para a proteção dos direitos dos passageiros e o fortalecimento da confiança no transporte aéreo no Brasil.

Sala das Sessões,

Senadora ANA PAULA LOBATO



lv2024-08937

Assinado eletronicamente por Sen. Ana Paula Lobato

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7382996191>

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 7.565, de 19 de Dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica (1986) - 7565/86

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1986;7565>

4



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 48/2025 - CI, com o objetivo de instruir o PL 4607/2024, que “estabelece alíquota máxima do imposto de importação sobre painéis solares”, seja incluído participante.

Proponho para a audiência a inclusão do Senhor Carlos Evangelista, Presidente da Associação Brasileira de Geração Distribuída - ABGD.

Sala da Comissão, 17 de junho de 2025.

Senador Irajá
(PSD - TO)



5



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Marcos Rogério

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Requeiro, nos termos do art. 90, inciso XIII, e art. 142 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de diligência externa a cerca de 10 km da área urbana do município de Vilhena, no estado de Rondônia, com o objetivo de apurar as causas da paralisação das obras de construção do complexo viário (trevo e viaduto) localizado na BR-364 com a BR-174, cujo propósito é garantir o acesso seguro à cidade de Colorado do Oeste. Dessa forma, requer-se a realização de diligência por esta Comissão junto aos seguintes órgãos e entes envolvidos: DNIT – Superintendência Regional em Rondônia; Energisa Rondônia; Empresa construtora responsável pela obra; Prefeitura Municipal de Vilhena; e representantes da comunidade afetada.

JUSTIFICAÇÃO

A obra, orçada em R\$ 27 milhões, segundo informação prestada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, encontra-se paralisada desde o final do ano de 2024, sem previsão de retomada. Conforme apurado, há um impasse técnico e contratual envolvendo o DNIT, a empresa Energisa, responsável pela distribuição de energia elétrica no estado de Rondônia, e a construtora responsável pela execução da obra. O entrave estaria relacionado à necessidade de retirada de duas torres de energia da região afetada pela intervenção viária, sendo que, segundo amplamente noticiado, a Energisa teria estipulado o custo de R\$ 3 milhões para a execução desse deslocamento.



Importa registrar que a situação tem gerado sérios riscos à segurança de condutores e moradores da região, com relatos frequentes de acidentes de trânsito no local, o que exige atenção urgente por parte do poder público. A diligência tem por finalidade, portanto, colher informações técnicas, esclarecer os pontos de conflito, avaliar os impactos à segurança viária e buscar soluções que permitam a retomada imediata da obra de interesse público.

Diante do exposto, peço aos Pares apoio na aprovação do presente Requerimento.

Sala da Comissão, 9 de julho de 2025.

Senador Marcos Rogério
(PL - RO)



6



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Marcos Rogério

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Requeiro, nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal, da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, e dos arts. 90, 216 e 217, do Regimento Interno do Senado Federal, que sejam solicitadas, ao Diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, Sr. Fabricio de Oliveira Galvão, informações relativas às obras de construção do complexo viário (trevo e viaduto) na BR-364 com a BR-174, a cerca de 10 km da área urbana do município de Vilhena, no estado de Rondônia, destinadas a viabilizar o acesso ao município de Colorado do Oeste.

Para tanto, solicitamos a esse Departamento que informe:

1. Confirmação oficial sobre a paralisação das obras, incluindo a data de interrupção e os motivos que levaram à suspensão dos serviços;
2. Informações detalhadas sobre o estágio de execução física e financeira da obra no momento da paralisação;
3. Cópia do contrato com a empresa construtora responsável, com os respectivos aditivos e cronogramas de execução;
4. Relatórios técnicos que tratem do impasse envolvendo a permanência de torres de energia elétrica na área da obra, incluindo correspondências trocadas com a empresa Energisa;



5. Estimativa de custo para a retirada das torres, bem como documentos que abordem as tratativas entre DNIT, Energisa e a construtora acerca da responsabilidade pela execução e pagamento do serviço;

6. Medidas adotadas ou em estudo para viabilizar a retomada das obras e o novo prazo estimado para sua conclusão;

7. Avaliação técnica da situação de risco à segurança de motoristas e moradores na região afetada pela paralisação.

JUSTIFICAÇÃO

A solicitação de informações ora apresentada tem como finalidade dar transparência à situação da obra pública de construção do complexo viário situado na BR-364 com a BR-174, nas imediações de Vilhena-RO, empreendimento orçado em R\$ 27 milhões e cuja paralisação, desde o final do ano de 2024, tem gerado grande preocupação local.

Trata-se de uma intervenção de fundamental importância para a infraestrutura logística da região sul do estado de Rondônia, especialmente por viabilizar o acesso entre os municípios de Vilhena e Colorado do Oeste, além de beneficiar diretamente o escoamento da produção agropecuária e garantir maior segurança no tráfego rodoviário.

Contudo, conforme informações confirmadas junto ao DNIT e reportagens da imprensa regional, as obras encontram-se interrompidas em razão de um impasse envolvendo a retirada de duas torres de energia elétrica que estariam sobre o traçado do empreendimento. Ainda segundo os relatos, a empresa Energisa – concessionária de distribuição de energia no estado – teria apresentado um custo de R\$ 3 milhões para a retirada dessas torres, valor que se tornou objeto de controvérsia entre os entes envolvidos, incluindo a construtora responsável.

Esse entrave tem resultado na completa paralisação da obra, com reflexos diretos na segurança de motoristas e moradores da região, uma vez que



o trecho inacabado apresenta riscos concretos de acidentes, já registrados em diferentes ocasiões. A falta de sinalização adequada e a existência de obstáculos físicos têm ampliado a insegurança e a indignação da população local.

Diante da ausência de informações públicas claras e da necessidade de atuação institucional da Comissão de Infraestrutura do Senado Federal para intermediar a solução do problema, este requerimento se justifica como medida essencial para esclarecer a atual situação contratual, técnica e administrativa da obra e permitir o adequado acompanhamento pelos parlamentares, imprensa e sociedade civil.

Pelo exposto, peço aos Pares apoio na aprovação do presente Requerimento.

Sala da Comissão, 9 de julho de 2025.

Senador Marcos Rogério
(PL - RO)



7

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, Nos termos do art. 71, inciso IV, da Constituição Federal, combinado com o art. 90, inciso X, do Regimento Interno do Senado Federal, requeiro que seja solicitado, ao Tribunal de Contas da União, que realize auditoria contábil, financeira, orçamentária e operacional dos atos da União e da Agência Nacional de Mineração (ANM), Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e Ministérios vinculados, no que concerne à arrecadação, gestão e aplicação dos recursos provenientes dos fundos e taxas sob sua responsabilidade, visando a análise da aplicação desses recursos na atividade finalística das agências e a avaliação da necessidade de novas fontes de recurso para viabilizar o funcionamento regular e autonomia das agências reguladoras federais.

Considero, dentre outros pontos, a necessidade de apuração dos seguintes aspectos:

1. Montante arrecadado, por ano, desde a respectiva constituição do fundo e/ou taxa;
2. Discriminação da aplicação dos recursos financeiros;
3. Se a aplicação dos recursos financeiros está sendo feita de acordo com a destinação legal para o qual as taxas e fundos foram criados;



4. Se há autonomia funcional, decisória, administrativa e financeira das agências, conforme dispõe o art. 3º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019; e
5. A possibilidade do uso de taxas já recolhidas pelas agências na composição do respectivo orçamento anual.

JUSTIFICAÇÃO

Em maio de 2025, o Governo Federal publicou o Decreto nº 12.477, estabelecendo a limitação de R\$ 31,3 bilhões no Orçamento Geral da União¹, com o objetivo de mitigar o déficit das contas públicas. Essa restrição orçamentária impacta significativamente as agências reguladoras federais, responsáveis pela regulação, fiscalização e normatização de setores estratégicos da economia, cujo funcionamento adequado é essencial para a segurança jurídica, estabilidade regulatória e promoção do interesse público.

No dia 8 de julho, a Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal realizou Audiência Pública interativa para discutir a situação orçamentária dessas agências. Participaram representantes da Agência Nacional de Mineração (ANM), Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e do Tribunal de Contas da União (TCU).

Os cortes de 25% sobre as despesas discricionárias comprometem as atividades diárias das agências, afetando inclusive suas funções essenciais. Entre os impactos estão a demissão de funcionários terceirizados, redução ou paralisação de fiscalizações, suspensão de projetos de modernização e diminuição do horário de atendimento ao público. Tal contingenciamento contraria o disposto no art. 3º da



Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, que assegura autonomia funcional, decisória, administrativa e financeira às agências reguladoras.

A maioria das agências arrecada taxas de fiscalização que, em tese, poderiam garantir os recursos financeiros necessários para seu funcionamento e para o cumprimento das atribuições legais, inclusive aquelas que envolvem restrição de direitos em favor do interesse coletivo. Contudo, a destinação e gestão desses recursos estão sujeitas ao regime orçamentário e à disciplina fiscal da União, o que demanda análise das razões dos cortes orçamentários, sobretudo diante dos valores expressivos arrecadados.

As agências reguladoras exercem papel estratégico na economia nacional, supervisionando setores que representam parcela significativa da economia formal do Brasil. Por meio da definição e aplicação de marcos regulatórios estáveis e previsíveis, promovem um ambiente de mercado eficiente, transparente e equilibrado, assegurando que os serviços essenciais atendam a padrões adequados de qualidade, segurança e acessibilidade, além de estabelecer regras claras para preços e condições operacionais. Essa atuação coíbe práticas abusivas, fortalece a proteção de consumidores e investidores e amplia a confiança no sistema econômico. Ademais, a regulação consistente é fator decisivo para a atração de investimentos e o desenvolvimento sustentável dos setores regulados.

Diante do exposto, e considerando a relevância das questões apresentadas, solicito o apoio dos Pares para aprovação deste requerimento, para que o Senado Federal, por meio da Comissão de Serviços de Infraestrutura, acompanhe as apurações e a defesa do interesse público relacionadas à atuação das agências reguladoras federais.

(1) Disponível em: <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/noticias/2025/maio/governo-publica-decreto-com-contencao-de-despesas-primarias-em-r-31-3-bilhoes>. Acesso em: 10 jul. 2025.



Sala das Comissões, 10 de julho de 2025.

Senador Marcos Rogério
(PL - RO)



Assinado eletronicamente, por Sen. Marcos Rogério

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7115691034>