



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 33ª REUNIÃO

(2ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura)

**03/12/2024
TERÇA-FEIRA
às 09 horas**

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



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**33ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 03/12/2024.**

33ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA

terça-feira, às 09 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PL 576/2021 - Não Terminativo -	SENADOR WEVERTON	13
2	PL 42/2022 - Não Terminativo -	SENADOR CHICO RODRIGUES	107
3	PL 4238/2023 - Não Terminativo -	SENADOR VENEZIANO VITAL DO RÊGO	118
4	PL 1465/2022 - Não Terminativo -	SENADORA TERESA LEITÃO	129
5	PL 1376/2024 - Não Terminativo -	SENADOR EFRAIM FILHO	142
6	PL 327/2021 - Não Terminativo -	SENADOR LAÉRCIO OLIVEIRA	157

7	PL 361/2022 - Terminativo -	SENADOR LUIS CARLOS HEINZE	263
8	PL 6156/2023 - Terminativo -	SENADOR LUIS CARLOS HEINZE	279
9	PL 3278/2021 - Terminativo -	SENADOR VENEZIANO VITAL DO RÊGO	287
10	PL 3793/2021 - Terminativo -	SENADOR EDUARDO BRAGA	361
11	PL 1738/2024 - Terminativo -	SENADOR JORGE SEIF	370
12	REQ 107/2024 - CI - Não Terminativo -		379
13	REQ 110/2024 - CI - Não Terminativo -		383

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Confúcio Moura

VICE-PRESIDENTE: Senadora Augusta Brito

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE
Bloco Parlamentar Democracia(MDB, UNIÃO)			
Jayme Campos(UNIÃO)(2)	MT 3303-2390 / 2384 / 2394	1 Efraim Filho(UNIÃO)(31)(30)(2)(26)	PB 3303-5934 / 5931
Soraya Thronicke(PODEMOS)(2)	MS 3303-1775	2 Alan Rick(UNIÃO)(2)(5)(10)	AC 3303-6333
Rodrigo Cunha(PODEMOS)(2)	AL 3303-6083	3 Jader Barbalho(MDB)(2)(6)(5)(10)	PA 3303-9831 / 9827 / 9832
Eduardo Braga(MDB)(2)	AM 3303-6230	4 Fernando Farias(MDB)(2)(5)(10)	AL 3303-6266 / 6273
Veneziano Vital do Rêgo(MDB)(2)	PB 3303-2252 / 2481	5 Marcelo Castro(MDB)(2)(10)	PI 3303-6130 / 4078
Confúcio Moura(MDB)(2)	RO 3303-2470 / 2163	6 Zequinha Marinho(PODEMOS)(2)(10)(14)	PA 3303-6623
Carlos Viana(PODEMOS)(2)	MG 3303-3100 / 3116	7 Cid Gomes(PSB)(2)(10)	CE 3303-6460 / 6399
Weverton(PDT)(2)	MA 3303-4161 / 1655	8 Alessandro Vieira(MDB)(2)(10)	SE 3303-9011 / 9014 / 9019
Marcos Rogério(PL)(24)(2)	RO 3303-6148	9 Randolfe Rodrigues(PT)(2)(10)	AP 3303-6777 / 6568
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PSB, PT, PSD)			
Nelsinho Trad(PSD)(36)(4)	MS 3303-6767 / 6768	1 Irajá(PSD)(4)	TO 3303-6469 / 6474
Vanderlan Cardoso(PSD)(4)	GO 3303-2092 / 2099	2 Sérgio Petecão(PSD)(4)(11)(13)	AC 3303-4086 / 6708 / 6709
Lucas Barreto(PSD)(4)	AP 3303-4851	3 Margareth Buzetti(PSD)(4)(17)(19)(20)(16)	MT 3303-6408
Otto Alencar(PSD)(4)(8)(21)(20)	BA 3303-3172 / 1464 / 1467	4 Omar Aziz(PSD)(4)	AM 3303-6579 / 6581
Augusta Brito(PT)(4)	CE 3303-5940	5 Humberto Costa(PT)(4)	PE 3303-6285 / 6286
Teresa Leitão(PT)(4)	PE 3303-2423	6 Rogério Carvalho(PT)(4)	SE 3303-2201 / 2203
Beto Faro(PT)(4)	PA 3303-5220	7 Fabiano Contarato(PT)(4)	ES 3303-9054 / 6743
Chico Rodrigues(PSB)(4)	RR 3303-2281	8 Jorge Kajuru(PSB)(4)	GO 3303-2844 / 2031
Bloco Parlamentar Vanguarda(PL, NOVO)			
Wellington Fagundes(PL)(33)(25)(32)(1)(12)(15)	MT 3303-6219 / 3778 / 3772 / 6209 / 6213 / 3775	1 Jaime Bagattoli(PL)(1)	RO 3303-2714
Wilder Moraes(PL)(1)	GO 3303-6440	2 Jorge Seif(PL)(35)(29)(23)(1)(18)	SC 3303-3784 / 3756
Eduardo Gomes(PL)(1)	TO 3303-6349 / 6352	3 Astronauta Marcos Pontes(PL)(1)	SP 3303-1177 / 1797
Bloco Parlamentar Aliança(PP, REPUBLICANOS)			
Tereza Cristina(PP)(28)(1)(34)	MS 3303-2431	1 Laércio Oliveira(PP)(1)	SE 3303-1763 / 1764
Luis Carlos Heinze(PP)(22)(1)(27)	RS 3303-4124 / 4127 / 4129 / 4132	2 Esperidião Amin(PP)(1)	SC 3303-6446 / 6447 / 6454
Cleitinho(REPUBLICANOS)(1)	MG 3303-3811	3 Mecias de Jesus(REPUBLICANOS)(1)	RR 3303-5291 / 5292

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

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

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

2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
57ª LEGISLATURA

Em 3 de dezembro de 2024
(terça-feira)
às 09h

PAUTA

33ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

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

Retificações:

1. Incluído o PL 327/2021 (PATEN). (28/11/2024 19:51)
2. Complementação de voto ao PL 327/2021. (29/11/2024 08:56)
3. Incluídos relatório e complementação de voto ao PL 327/2021. (29/11/2024 09:08)
4. Incluída a emenda nº 2 ao PL 3278/2021. (02/12/2024 15:09)
5. Incluído novo relatório ao PL 4238/2023 (02/12/2024 17:39)
6. Incluídos novo relatório ao PL 3278/2021 e a emenda nº 18 ao PL 327/2021 (02/12/2024 18:51)
7. Incluído relatório ao PL 576/2021 (02/12/2024 19:34)
8. Incluído relatório ao PL 576/2021 (02/12/2024 19:42)
9. Emenda 2 e correção do link do relatório do PL 1376/2024. (02/12/2024 20:06)
10. Incluído novo relatório ao PL 3278/2021 (03/12/2024 07:39)
11. Novo relatório ao PL 1376/2024 apresentado em 03/12/2024 (03/12/2024 09:05)

PAUTA

ITEM 1

PROJETO DE LEI Nº 576, DE 2021 (SUBSTITUTIVO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS)

- Não Terminativo -

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

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Weverton

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

Observações:

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

Textos da pauta:

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

ITEM 2

PROJETO DE LEI Nº 42, DE 2022

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para dispor sobre a interrupção das operações e dá outras providências.

Autoria: Senador Mecias de Jesus

Relatoria: Senador Chico Rodrigues

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

1. A matéria será apreciada pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, em decisão terminativa
2. Em reunião de 26/11/2024, foi lido o relatório e concedida vista coletiva
3. Votação simbólica

Textos da pauta:

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

ITEM 3

PROJETO DE LEI Nº 4238, DE 2023

- Não Terminativo -

Dispõe sobre a convocação de audiências públicas promovidas pelas distribuidoras

de energia elétrica e pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Veneziano Vital do Rêgo

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

- 1. A matéria será apreciada pela Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor*
- 2. Em 02/12/2024, o Senador Veneziano Vital do Rêgo apresentou novo relatório, pela aprovação do projeto nos termos da emenda substitutiva que apresenta.*
- 3. Votação simbólica*

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

ITEM 4

PROJETO DE LEI Nº 1465, DE 2022

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, para disciplinar os procedimentos para a caracterização da irregularidade de medição de unidade consumidora e as formas de cobrança, de pagamento e de suspensão do fornecimento de energia elétrica.

Autoria: Senador Marcos Rogério

Relatoria: Senadora Teresa Leitão

Relatório: Pela aprovação da matéria e pela rejeição da emenda 1-T

Observações:

- 1. A matéria será apreciada pela Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor, em decisão terminativa.*
- 2. Em 04/05/2023, foi apresentada a emenda nº 1-T, de autoria do Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS/RR).*
- 3. Votação simbólica.*

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

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

ITEM 5

PROJETO DE LEI Nº 1376, DE 2024

- Não Terminativo -

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

Autoria: Senador Oriovisto Guimarães

Relatoria: Senador Efraim Filho

Relatório: Pela aprovação com emendas

Observações:

1. A matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos, em decisão terminativa.
2. Em 06/05/2024, foi apresentada a emenda nº 1-T, de autoria do Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS/RR).
3. Votação simbólica.

Textos da pauta:

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

ITEM 6**PROJETO DE LEI Nº 327, DE 2021****- Não Terminativo -**

Institui o Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten); e altera as Leis nºs 13.988, de 14 de abril de 2020, 11.484, de 31 de maio de 2007, e 9.991, de 24 de julho de 2000.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Laércio Oliveira

Relatório: pela aprovação do PL nº 327, de 2021;
pela aprovação das emendas nº 8, 10, 15 e 16 integralmente;
pelo acolhimento parcial das emendas nº 2, 9 e 11, na forma de emenda de relator;
pela rejeição das demais emendas.

Observações:

1. Em 05/09/2024, foi realizada audiência pública destinada a instruir a matéria.
2. Em 18/10/2024, o relator apresentou relatório pela aprovação do projeto, pela aprovação parcial das emendas nº 8, 9, 10 e 11 e pela rejeição das demais emendas, com as emendas que apresenta.
3. Em 22/10/2024, o relator apresentou novo relatório, pela aprovação do projeto, pela aprovação das emendas nº 8 e 10; pelo acolhimento parcial das emendas nº 9 e 11, na forma de emenda de relator, e pela rejeição das demais emendas, com as emendas que apresenta.
4. Em 22/10/2024, foi concedida vista coletiva, nos termos regimentais.
5. Em 28/11/2024, o relator apresentou complementação de voto pela aprovação do projeto, com a aprovação das emendas nº 8, 10, 15 e 16 integralmente, acolhimento parcial das emendas nº 2, 9 e 11, na forma de emenda de relator, e rejeição das demais emendas.
6. Em 29/11/2024, o relator apresentou nova complementação de voto pela aprovação do projeto, com a aprovação das emendas nº 8, 10 e 15 integralmente, acolhimento parcial das emendas nº 2, 9 e 11, na forma de emenda de relator, e rejeição das demais emendas.
7. Em 02/12/2024, o Senador Veneziano Vital do Rêgo apresentou a emenda nº 18.
8. Votação simbólica.

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)
[Relatório Legislativo \(CI\)](#)
[Avulso inicial da matéria](#)
[Emenda 1 \(CI\)](#)
[Emenda 2 \(CI\)](#)
[Emenda 3 \(CI\)](#)
[Emenda 4 \(CI\)](#)
[Emenda 5 \(CI\)](#)
[Emenda 6 \(CI\)](#)

[Emenda 8 \(CI\)](#)
[Emenda 9 \(CI\)](#)
[Emenda 10 \(CI\)](#)
[Emenda 11 \(CI\)](#)
[Emenda 12 \(CI\)](#)
[Emenda 13 \(CI\)](#)
[Emenda 14 \(CI\)](#)
[Emenda 15 \(CI\)](#)
[Emenda 16 \(CI\)](#)
[Emenda 17 \(CI\)](#)
[Emenda 18 \(CI\)](#)

ITEM 7

PROJETO DE LEI Nº 361, DE 2022

- Terminativo -

Torna obrigatória a divulgação, pela prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica, de informações relativas ao nível dos reservatórios de hidrelétricas.

Autoria: Senadora Rose de Freitas

Relatoria: Senador Luis Carlos Heinze

Relatório: Pela rejeição

Observações:

1. A matéria tem parecer favorável da Comissão de Meio Ambiente
2. Em 22/03/2024, o Senador Luis Carlos Heinze apresentou relatório pela rejeição do projeto
3. Em 09/04/2024, foi lido o relatório
4. Em 19/11/2024, o Senador Luiz Carlos Heinze apresentou novo relatório pela rejeição do projeto
5. Votação nominal

Textos da pauta:

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

ITEM 8

PROJETO DE LEI Nº 6156, DE 2023

- Terminativo -

Denomina Viaduto Soldado Constitucionalista Abílio Previdi o viaduto localizado no Km 464,6 da BR-116, Rodovia Régis Bittencourt, no Estado de São Paulo.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Luis Carlos Heinze

Relatório: Pela aprovação

Observações:

1. Votação nominal

Textos da pauta:

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

ITEM 9

PROJETO DE LEI Nº 3278, DE 2021

- Terminativo -

Atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei nº

12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

Autoria: Senador Antonio Anastasia

Relatoria: Senador Veneziano Vital do Rêgo

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

1. 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.
2. Em 04/05/2022, foi apresentada a emenda nº 1-T, de autoria do Senador Carlos Fávaro.
3. Em 26/11/2024, foi concedida vista coletiva.
4. Em 02/12/2024, foi apresentada a emenda nº 2, de autoria do Senador Fernando Farias.
5. Em 03/12/2024, o Senador Veneziano Vital do Rêgo apresentou novo relatório pela aprovação do projeto, pela prejudicialidade da emenda nº 1-T e pelo acolhimento da emenda nº 2, nos termos do substitutivo que apresenta.
6. Votação nominal.

Textos da pauta:

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

ITEM 10

PROJETO DE LEI Nº 3793, DE 2021

- Terminativo -

Denomina Silvio Andreoli o viaduto situado no Km 65 da rodovia BR-153, na pista sul da Avenida Murchid Homsy, no Município de São José do Rio Preto, no Estado de São Paulo.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Eduardo Braga

Relatório: Pela aprovação

Observações:

1. Votação nominal

Textos da pauta:

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

ITEM 11

PROJETO DE LEI Nº 1738, DE 2024

- Terminativo -

Denomina Rodovia Pedro Gurgacz o trecho da rodovia BR-163 entre o Município de Cascavel, no entroncamento com a rodovia BR-277, e o Município de Capitão Leônidas Marques, no Estado do Paraná.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Jorge Seif

Relatório: Pela aprovação com emendas

Observações:

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

Textos da pauta:[Relatório Legislativo \(CI\)](#)[Avulso inicial da matéria](#)**ITEM 12****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 107, DE 2024**

Requer a realização de audiência pública com o objetivo de debater o veto 14.001.2024 aposto ao Projeto de Lei nº 1213/2024, em trâmite no Congresso Nacional.

Autoria: Senador Vanderlan Cardoso

Observações:

1. Votação simbólica

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 13****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 110, DE 2024**

Requer que, na audiência pública objeto do REQ 108/2024, seja incluído o Sr. André Turquetto, Presidente da Associação Brasileira das Empresas de Pagamento Automático para Mobilidade – ABEPAM.

Autoria: Senador Jorge Kajuru

Observações:

1. Votação simbólica

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)

1



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

PARECER Nº , DE 2024

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

Relator: Senador **WEVERTON**

I – RELATÓRIO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II – ANÁLISE

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

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

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

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

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

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

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

Dentre os dispositivos acrescentados, podemos citar:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Consideramos, contudo, que algumas alterações são desaconselháveis.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III – VOTO

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

TEXTO FINAL CONSOLIDADO

PROJETO DE LEI Nº 576, DE 2021

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- I – desenvolvimento sustentável;
- II – geração de emprego e renda no País;
- III – racionalidade no uso dos recursos naturais com vistas ao fortalecimento da segurança energética;
- IV – estudo e desenvolvimento de novas tecnologias de energia renovável a partir do aproveitamento da área *offshore*, incluído seu uso de modo a viabilizar a redução de emissões de carbono durante a produção de energia, como na extração de hidrogênio resultante da utilização de energia elétrica produzida de empreendimento *offshore*;
- V – desenvolvimento local e regional, preferencialmente com o investimento em infraestrutura e na indústria nacional, bem como com ações que reduzam a desigualdade e promovam a inclusão social, a diversidade, a evolução tecnológica, o melhor aproveitamento das matrizes energéticas e sua exploração;
- VI – harmonização do conhecimento, da mentalidade, da rotina, dos modos de vida e usos tradicionais e das práticas marítimas com o

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

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

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

IX – transparência; e

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

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

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

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

§ 1º O regulamento disporá sobre:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III – áreas protegidas pela legislação ambiental;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- I – o prisma objeto da outorga;
- II – as instalações de transmissão referidas no § 9º do art. 2º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, caso aplicável.
- III – as participações governamentais referidas no art. 13 desta Lei;
- IV – as obrigações e as garantias financeiras de descomissionamento;
- V – os critérios de julgamento e respectivos fatores de ponderação;
- VI – os requisitos de promoção da indústria nacional; e
- VII – as sanções e as penalidades cabíveis em caso de não cumprimento das obrigações da outorga.

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

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

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

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

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

- I – a definição do prisma objeto da outorga;
- II – as obrigações do outorgado quanto ao pagamento das participações governamentais, conforme o disposto no art. 13 desta Lei;
- III – a obrigatoriedade de fornecimento à Aneel, pelo outorgado, de relatórios, de dados e de informações relativos às atividades desenvolvidas;
- IV – o direito de o outorgado assentar ou alicerçar as estruturas destinadas à geração e à transmissão de energia elétrica no leito subaquático, desde que atendidas as normas da autoridade marítima e emitida a licença ambiental pelo órgão competente, observadas as disposições regulamentares;
- V – a definição do espaço do leito aquático e do espaço subaquático do mar territorial, da plataforma continental, da zona econômica exclusiva e de outros corpos hídricos sob domínio da União, ou de servidões, que o outorgado venha a utilizar para passagem de dutos ou cabos, bem como

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

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

VII – as condições para extinção da outorga;

VIII – os requisitos de promoção da indústria nacional;

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

X – as demais obrigações do outorgado.

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

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

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

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

I – análise de viabilidade técnica e econômica;

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 12. O outorgado fica obrigado a:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II – taxa de ocupação da área, calculada em real por quilômetro quadrado (R\$/km²), cujo pagamento será realizado anualmente;

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

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

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

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

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

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

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

- a) 50% (cinquenta por cento) para a União;
- b) 12,5% (doze inteiros e cinco décimos por cento) para os Estados confrontantes nos quais estão situadas as retroáreas de conexão ao SIN e eventuais reforços necessários para o escoamento da energia;
- c) 12,5% (doze inteiros e cinco décimos por cento) para os Municípios confrontantes nos quais estão situadas as retroáreas de instalações para conexão ao SIN e eventuais reforços necessários para o escoamento da energia;
- d) 10% (dez por cento) para os Estados e o Distrito Federal, rateados na proporção do Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal (FPE);
- e) 10% (dez por cento) para os Municípios, rateados na proporção do Fundo de Participação dos Municípios (FPM);

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“Art.
1º
.....
....

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

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

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

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

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

“Art. 1º
.....

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

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

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

.....
....

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(b) caput deste parágrafo;

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

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

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

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

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

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

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

“Art.

4º

.....:

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

.....”(NR)

“Art.

7º.....

.....
....

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

“Art.

23.

.....:

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

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

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

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

V – (revogado);

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

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 576, DE 2021 (SUBSTITUTIVO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS)

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

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

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

DESPACHO: À Comissão de Serviços de Infraestrutura



[Página da matéria](#)

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

Dê-se ao projeto a seguinte redação:

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - desenvolvimento sustentável;

II - geração de emprego e renda no País;

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

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

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

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

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

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

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

IX - transparência; e

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

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

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

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

§ 1º O regulamento disporá sobre:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III - áreas protegidas pela legislação ambiental;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - o prisma objeto da outorga;

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

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

IV - as obrigações e as garantias financeiras de descomissionamento;

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

VI - os requisitos de promoção da indústria nacional;
e

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

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

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

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

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

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

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

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

I - a definição do prisma objeto da outorga;

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

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

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

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

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

VII - as condições para extinção da outorga;

VIII - os requisitos de promoção da indústria nacional;

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

X - as demais obrigações do outorgado.

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

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

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

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

I - análise de viabilidade técnica e econômica;

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

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

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

informações de natureza climática e geológica, conforme o regulamento.

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

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

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

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

Art. 12. O outorgado fica obrigado a:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

corresponderá ao pagamento ofertado na proposta para obtenção da outorga;

II - taxa de ocupação da área, calculada em real por quilômetro quadrado (R\$/km²), cujo pagamento será realizado anualmente;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“Art. 1º

.....

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

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

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

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

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

"Art. 26.

.....

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

.....

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

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

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

.....”(NR)

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

“Art. 1º

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

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

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

.....

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

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

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

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

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

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

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

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

“Art. 4º

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

.....”(NR)

“Art. 7º

.....

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

“Art. 23.

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

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

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

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

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

V – (revogado);

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

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

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

“Art. 3º-A

.....

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

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

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

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

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

II - terá início:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“Art. 26.
.....

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

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

.....

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

....." (NR)

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de dezembro de 2023.

SÓSTENES CAVALCANTE
2º Vice-Presidente no exercício da Presidência

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

Dê-se ao projeto a seguinte redação:

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - desenvolvimento sustentável;

II - geração de emprego e renda no País;

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

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

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

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

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

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

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

IX - transparência; e

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

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

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

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

§ 1º O regulamento disporá sobre:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III - áreas protegidas pela legislação ambiental;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - o prisma objeto da outorga;

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

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

IV - as obrigações e as garantias financeiras de descomissionamento;

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

VI - os requisitos de promoção da indústria nacional;
e

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

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

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

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

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

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

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

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

I - a definição do prisma objeto da outorga;

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

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

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

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

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

VII - as condições para extinção da outorga;

VIII - os requisitos de promoção da indústria nacional;

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

X - as demais obrigações do outorgado.

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

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

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

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

I - análise de viabilidade técnica e econômica;

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

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

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

informações de natureza climática e geológica, conforme o regulamento.

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

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

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

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

Art. 12. O outorgado fica obrigado a:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

corresponderá ao pagamento ofertado na proposta para obtenção da outorga;

II - taxa de ocupação da área, calculada em real por quilômetro quadrado (R\$/km²), cujo pagamento será realizado anualmente;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“Art. 1º

.....

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

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

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

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

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

"Art. 26.

.....

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

.....

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

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

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

.....”(NR)

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

“Art. 1º

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

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

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

.....

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

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

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

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

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

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

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

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

“Art. 4º

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

.....”(NR)

“Art. 7º

.....

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

“Art. 23.

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

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

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

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

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

V – (revogado);

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

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

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

“Art. 3º-A

.....

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

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

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

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

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

II - terá início:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“Art. 26.
.....

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

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

.....

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

....." (NR)

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de dezembro de 2023.

SÓSTENES CAVALCANTE
2º Vice-Presidente no exercício da Presidência

2

PARECER Nº DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 42, de 2022, do Senador Mecias de Jesus, que *altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos*, para dispor sobre a interrupção das operações, e dá outras providências.

Relator: Senador **CHICO RODRIGUES**

I – RELATÓRIO

De iniciativa do Senador Mecias de Jesus, o projeto sob exame pretende modificar a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos.

A proposição contém apenas três artigos, sendo que o primeiro estabelece o objetivo da lei, em redação semelhante à ementa.

O segundo artigo promove três alterações na lei supracitada. A primeira acrescenta dispositivo para vedar a participação de pessoa jurídica ou consórcio de empresas em recuperação judicial. A segunda alteração estabelece que, em qualquer situação, é vedada a interrupção repentina das operações sem prévia comunicação oficial à imprensa e nas redes sociais, sujeitando a concessionária às penalidades na esfera civil e administrativa. A terceira alteração estabelece que incumbe à concessionária disponibilizar atendimento aos usuários por meio telefônico gratuito, e-mail e redes sociais.

O último artigo prevê cláusula de vigência imediata, em se convertendo o PL em lei.

Segundo esclarece o autor, o objetivo do projeto é evitar que o usuário de serviço público seja surpreendido repentinamente e sem aviso prévio com a suspensão das operações pela concessionária, além de garantir canais de comunicação entre concessionária e usuário.

A matéria foi distribuída a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) e à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), à qual caberá a decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas ao PL no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura opinar sobre matérias pertinentes a transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas, agências reguladoras pertinentes e outros assuntos correlatos.

Não há vício quanto à constitucionalidade e à juridicidade no PL nº 42, de 2022, pois é compatível com o texto constitucional e atende às regras de boa técnica legislativa.

Quanto ao mérito, concordamos com a justificativa do autor da proposição de que a Lei nº 8.987, de 1995, carece de atualização para impedir que empresas em grave situação financeira atuem como concessionária de serviço público. Uma empresa em recuperação judicial, precisamos admitir, não tem condições financeiras de assumir a prestação de um serviço público, conforme a própria lei das concessões exige.

A evolução tecnológica alterou consideravelmente a realidade da comunicação das empresas com os seus clientes desde 1995, quando foi criada a Lei da Concessões. É providencial, portanto, a atualização que a proposição promove de forma que as concessionárias sejam obrigadas a disponibilizar atendimento aos usuários por meio telefônico gratuito, e-mail e redes sociais. Não podemos admitir que uma empresa hoje em dia efetue interrupções de suas operações sem que faça prévia comunicação em redes sociais.

A proposição, entretanto, merece aperfeiçoamento, uma vez que o autor cita, como uma das motivações para a proposição, o transtorno que

sofreram os passageiros da empresa Itapemirim. A empresa iniciou suas operações quando o grupo empresarial já se encontrava em recuperação judicial. Ocorre que a exploração do transporte aéreo regular de passageiros no Brasil é feita por meio de autorização, e de fato, não possui características de serviço público, mas, sim, de atividade econômica fiscalizada.

Para que os dispositivos apresentados pelo autor da proposição alcancem a prestação de serviço de transporte aéreo regular, estes devem ser acrescidos também à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA). Apresentamos emenda para incluir essas modificações ao CBA.

A fim de que os operadores, autoridades e demais setores envolvidos possam se preparar, nossa sugestão é que a cláusula de vigência seja de 90 dias.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **aprovação** do PL nº 42, de 2022, na forma do substitutivo abaixo:

EMENDA Nº – CI (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 42, DE 2022

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, e a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre a interrupção das operações, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 5º

Parágrafo único. É vedada a participação de pessoa jurídica ou consórcio de empresas em recuperação judicial.” (NR)

“Art. 6º

§ 3º Não se caracteriza como descontinuidade do serviço a sua interrupção em situação de emergência ou após prévio aviso oficial à imprensa e nas redes sociais, quando:

.....

§ 5º Em qualquer situação é vedada a interrupção repentina das operações sem prévia comunicação oficial à imprensa e nas redes sociais, sujeitando a concessionária às penalidades na esfera civil e administrativa.” (NR)

“Art. 31.

.....

IX – disponibilizar atendimento aos usuários por meio telefônico gratuito, e-mail e redes sociais.”

.....” (NR)

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 174–A.

§ 1º

§ 2º É vedada a autorização de operações de transporte aéreo regular a pessoa jurídica ou consórcio de empresas em recuperação judicial.

§ 3º Em qualquer situação é vedada a interrupção repentina das operações de transporte aéreo regular sem prévia comunicação oficial à imprensa e nas redes sociais, sujeitando a autorizatária às penalidades previstas na esfera civil e administrativa, na forma da regulamentação da autoridade de aviação civil.

§ 4º As autorizatórias de transporte aéreo regular de passageiros deverão disponibilizar atendimento aos usuários por meio telefônico gratuito, e-mail e redes sociais” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor noventa dias após a sua publicação oficial.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 42, DE 2022

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para dispor sobre a interrupção das operações e dá outras providências.

AUTORIA: Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS/RR)



[Página da matéria](#)



Gabinete do Senador Mecias de Jesus

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº

2022

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para dispor sobre a interrupção das operações e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. Esta lei altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para dispor sobre a interrupção das operações e dá outras providências

Art. 2º. A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

Art. 2º

Parágrafo único. É vedada a participação de pessoa jurídica ou consórcio de empresas em recuperação judicial.

.....

Art. 6º.

.....

§ 3º. Não se caracteriza como descontinuidade do serviço a sua interrupção em situação de emergência ou após prévio aviso oficial à imprensa e nas redes sociais, quando: (NR)

.....



SF/22529.31601-23

§ 5º. Em qualquer situação é vedada a interrupção repentina das operações sem prévia comunicação oficial à imprensa e nas redes sociais, sujeitando à concessionária as penalidades na esfera civil e administrativa.

.....
 Art. 31.

IX – disponibilizar atendimento aos usuários por meio telefônico gratuito, e-mail e redes sociais.

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

JUSTIFICATIVA

O objetivo desse projeto de lei é evitar que o usuário de serviço público seja surpreendido repentinamente e sem aviso prévio da suspensão das operações pela concessionária, além de garantir canais de comunicação entre concessionária e usuário nos casos de interrupção na prestação do serviço.

No episódio mais recente, milhares de passageiros da Itapemirim ficaram sem voar na semana do Natal e sem resposta da empresa que, conforme regras da ANAC deveria realocar esses passageiros em outras aeronaves e prestar todo o atendimento em relação a alimentação e hospedagem. Não foi o que aconteceu. Os passageiros ficaram no aeroporto a própria sorte, sem nenhum tipo de atendimento por parte da empresa que também não estabeleceu um canal de comunicação com os passageiros prejudicados que ficaram sem nenhum tipo de informação.

Outro fato que chama a atenção diz respeito à delegação para operar linhas aéreas pelo poder concedente a um grupo empresarial que está em recuperação judicial. Conforme noticiado pela imprensa em geral, empresas do grupo Itapemirim apresentavam sérios problemas financeiros que culminaram em um pedido de recuperação judicial no ano de 2016.

Como é notório, a recuperação judicial é um instrumento legal que visa evitar que uma empresa com problemas financeiros termine suas atividades. Nesse sentido, ela é utilizada quando há graves crises ou endividamento exacerbado. Ora, uma empresa em recuperação judicial não tem condições financeiras de assumir a prestação de um serviço público, conforme a própria Lei das concessões exige. É totalmente incompatível com o disposto na referida Lei.

Esse tipo de distorção legal tem que ser corrigido para impedir que empresas em grave situação financeira atuem como concessionária de serviço público.

Penso que a oportunidade é propícia para ir além e, também deixar expresso na Lei não somente a obrigação da concessionária em avisar previamente a interrupção da



prestação do serviço, mas, determinar os meios pelos quais ela deve ocorrer. Da forma como consta no § 3º do art. 6º da Lei 8.987/95, o texto fica vago. Para ser eficaz, é preciso que a informação seja oficial na imprensa e nas redes sociais.

Por fim, é imperioso fazer constar na Lei que nenhuma situação autoriza a concessionária a interromper abruptamente as operações sem prévia comunicação oficial, pegando os usuários de surpresa.

As alterações legais que ora proponho vão no sentido de atualizar a Lei e garantir segurança jurídica aos usuários de serviços públicos.

Diante do exposto, por ser de relevância social, peço o apoio dos nobres pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das sessões, 02 de fevereiro de 2022.

Senador MECIAS DE JESUS
(REPUBLICANOS/RR)



SF/22529.31601-23

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 8.987, de 13 de Fevereiro de 1995 - Lei das Concessões de Serviços Públicos; Lei de Concessões; Lei Geral das Concessões - 8987/95

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1995;8987>

- art6_par3

3

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 4238, de 2023 (PL nº 6097/2009), do Deputado Cleber Verde, que *dispõe sobre a convocação de audiências públicas promovidas pelas distribuidoras de energia elétrica e pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel)*.

Relator: Senador **VENEZIANO VITAL DO RÊGO**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura o Projeto de Lei (PL) no 4.238, de 2023 (originalmente PL nº 6097, de 2009), que *dispõe sobre a convocação de audiências públicas promovidas pelas distribuidoras de energia elétrica e pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel)*.

O PL é constituído de três artigos. O art. 1º determina que as distribuidoras de energia elétrica e a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) deverão avisar com antecedência de dois meses a realização de audiências públicas, e estabelece como serão feitos os avisos de convocação. O art. 2º autoriza a Aneel a expedir os atos necessários ao cumprimento das exigências feitas no art. 1º. O art. 3º constitui a cláusula de vigência.

O autor justificou sua iniciativa argumentando que a energia elétrica é componente primordial na dignidade da pessoa humana e seu custo deve ser discutido com a sociedade de forma ampla e transparente. Como as audiências públicas realizadas pelas distribuidoras costumam caracterizar-se pela baixa presença dos consumidores, o autor julga necessário melhorar a divulgação das convocações das audiências públicas.

Após aprovação na Câmara dos Deputados, o PL nº 4.238, de 2023, de autoria do Deputado Cleber Verde, foi remetido ao Senado e distribuído para as Comissões de Serviços de Infraestrutura (CI) e de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor (CTFC).

À proposição não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

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

O PL prevê que as distribuidoras deverão divulgar, nas duas notas fiscais de consumo mensal de energia imediatamente anteriores, a data de realização de suas audiências públicas. Essa notificação não implicará qualquer ônus para o consumidor. Para ressaltar a informação, as letras do aviso deverão vir em corpo e tamanho pelo menos duas vezes maior que o tamanho usado na descrição do valor a pagar. Os avisos de convocação conterão, também, informações sobre a data, o local, o horário e o objeto das audiências públicas. A proposição faz ainda duas exigências. A primeira é a de que o local destinado à realização da audiência deverá comportar pelo menos 140 pessoas. A segunda é a de que toda audiência deverá contar com a presença obrigatória de um dos diretores da Aneel.

No mérito, é louvável a intenção do autor de estimular a maior participação dos consumidores nas audiências públicas. Nada mais justo do que os consumidores menores terem voz ativa nos rumos do setor, ao invés de as decisões ficarem só nas mãos das empresas e da Aneel. Com sua participação, esses consumidores poderão contribuir para aperfeiçoar a prestação dos serviços de distribuição de energia e eventualmente reduzir custos.

A Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, em seu art. 4º, §3º, já obriga a Aneel a convocar audiências públicas sempre que um *processo*

decisório implicar afetação de direitos dos agentes econômicos do setor elétrico ou dos consumidores, mediante iniciativa de projeto de lei ou, quando possível, por via administrativa. Reconhece-se, no entanto, que as audiências ainda carecem de maior participação. Nesse contexto a proposição aperfeiçoa o processo. Entretanto, convém introduzir alguns ajustes na proposição para que os objetivos por ela almejados sejam alcançados.

Acreditamos que não convém incluir em Lei determinações tão específicas quanto à forma de convocação das audiências, tratando de minudências como, por exemplo, o tamanho das letras usadas nos avisos contidos nas notas fiscais dos consumidores. Inclusive, é importante ter em mente que a fatura de energia elétrica já contém muita informação e o acréscimo de mais uma, sobretudo com letras grandes, pode gerar certa poluição visual e até confundir o consumidor, dificultando a identificação do valor da fatura e a data de vencimento.

Também não parece razoável exigir que o local da audiência tenha no mínimo 140 assentos. Uma audiência realizada em São Paulo e outra no interior de um Estado pequeno têm necessidades e logística diversas. A mesma lógica se aplica à exigência de presença obrigatória de um dos diretores da Aneel. Dependendo da importância e da repercussão da decisão a ser tomada, não é imprescindível a presença de um diretor da Agência.

De fato, a Aneel, responsável por convocar as audiências, está em posição melhor de escolher a forma mais apropriada de fazer as convocações e de introduzir as adaptações necessárias ao longo do tempo. Por essa razão, recomendamos que a Lei se limite a estabelecer diretrizes básicas sobre a forma e a antecedência da convocação. Os detalhamentos, definidos pela Aneel, serão mais eficazes se contidos em uma resolução normativa da própria Agência.

Como diretrizes, propomos, por exemplo, que os avisos de convocação possam ser divulgados prioritariamente por meios eletrônicos, o que permitirá alterações mais rápidas, em caso de necessidade. Exigimos, contudo, que os avisos sejam divulgados com no mínimo, 15 (quinze) dias de antecedência da data da realização da audiência.

Também propomos que a audiência seja realizada em local que atenda ao maior número possível de participantes, garantindo condições adequadas de acesso e segurança para acomodar os consumidores, os agentes do setor de energia elétrica e os demais interessados. Não há necessidade de estipular número de assentos.

Adicionalmente, estabelecemos que as audiências públicas devem contar com o comparecimento, preferencialmente, de um dos diretores da Aneel ou, na sua ausência, representante da diretoria. Consideramos que não se justifica que uma audiência venha a ser suspensa em razão da ausência de um diretor da Aneel.

Com esses princípios definidos, a Agência poderá expedir os atos necessários para assegurar que as audiências públicas cumpram o seu papel de informar a sociedade e receber dela as suas contribuições.

Por fim, a fim de atender a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, propomos que os novos dispositivos legais sejam inseridos na Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996. O inciso IV do art. 7º da Lei Complementar nº 95, de 1998, estabelece que *o mesmo assunto não poderá ser disciplinado por mais de uma lei, exceto quando a subsequente se destine a complementar lei considerada básica, vinculando-se a esta por remissão expressa*.

III – VOTO

Diante do exposto, nos pronunciamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.238, de 2023, na forma da Emenda nº 1 – CI (Substitutivo) apresentada a seguir:

Emenda nº 1-CI (Substitutivo)

Dispõe sobre a convocação de audiências públicas promovidas pelas distribuidoras de energia elétrica e pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 4º-A:

“Art. 4º-A Os avisos de convocação de audiências públicas a serem realizadas pelas distribuidoras de energia elétrica e pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) deverão ser divulgados prioritariamente por meios eletrônicos, como a página da distribuidora na internet, redes sociais, aplicativos móveis, mensagens de texto (SMS) ou e-mails cadastrados dos consumidores, com, no mínimo, 15 (quinze) dias de antecedência da data da realização da audiência.

§ 1º As distribuidoras poderão utilizar adicionalmente outros meios complementares de comunicação que garantam a ampla divulgação e orientação, sem qualquer ônus para o consumidor.

§ 2º As informações constantes nos avisos de convocação de que trata este artigo deverão ser apresentadas de forma clara, com destaque suficiente para garantir a fácil leitura, utilizando tamanhos de fonte compatíveis com a acessibilidade e visibilidade em meios eletrônicos, como páginas na internet, aplicativos móveis e redes sociais.

§ 3º Os avisos de convocação deverão conter informações sobre a data, o local, o horário e o objeto das audiências públicas.

§ 4º Caso ocorra alguma urgência ou situação de calamidade pública que afete a realização da audiência, a distribuidora ou a Aneel deverão divulgar, com a máxima antecedência possível, a nova data.

§ 5º A audiência pública deverá ser realizada em local que atenda ao maior número possível de participantes, garantindo condições adequadas de acesso e segurança para acomodar os consumidores, os agentes do setor de energia elétrica e os demais interessados.

§ 6º Às audiências públicas a que se refere esta Lei deverá estar presente, preferencialmente, um dos diretores da Aneel ou, na sua ausência, representante da diretoria.

§ 7º A Aneel poderá expedir os atos necessários ao cumprimento desta Lei, bem como criar novos meios de divulgação dos avisos de convocação das audiências públicas, observado, no que couber, o disposto na legislação de proteção ao consumidor.”

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 185/2023/PS-GSE

Brasília, na data da apresentação.

A Sua Excelência o Senhor
Senador ROGÉRIO CARVALHO
Primeiro-Secretário do Senado Federal

Assunto: Envio de proposição para apreciação

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 6.097, de 2009, da Câmara dos Deputados, que “Dispõe sobre a convocação de audiências públicas promovidas pelas distribuidoras de energia elétrica e pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel)”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR
Primeiro-Secretário

Apresentação: 30/08/2023 12:11:18.793 - MESA

DOC n.851/2023



As

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD230816058100>

Avulso do PL 4238/2023 [4 de 4]



* CD 230816058100 * LexEdit



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4238, DE 2023

(nº 6.097/2009, na Câmara dos Deputados)

Dispõe sobre a convocação de audiências públicas promovidas pelas distribuidoras de energia elétrica e pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

- [Texto do projeto de lei da Câmara](#)



[Página da matéria](#)

Dispõe sobre a convocação de audiências públicas promovidas pelas distribuidoras de energia elétrica e pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os avisos de convocação de audiências públicas a serem realizadas pelas distribuidoras de energia elétrica e pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) deverão ser divulgados pelas distribuidoras nas 2 (duas) notas fiscais de consumo mensal de energia imediatamente anteriores à data de realização das audiências, sem qualquer ônus para o consumidor.

§ 1º As letras dos avisos de convocação de que trata este artigo deverão ter corpo e tamanho pelo menos 2 (duas) vezes maior que o usado na descrição do valor a pagar nas notas fiscais referidas no *caput* deste artigo.

§ 2º Os avisos de convocação deverão conter informações sobre a data, o local, o horário e o objeto das audiências públicas.

§ 3º O local destinado à realização da audiência pública deverá dispor de, no mínimo, 140 (cento e quarenta) assentos para acomodar os consumidores, os agentes do setor de energia elétrica e os demais interessados.

§ 4º Às audiências públicas a que se refere esta Lei deverá estar presente, obrigatoriamente, um dos diretores da Aneel.

Art. 2º A Aneel poderá expedir os atos necessários ao cumprimento desta Lei, bem como criar novos meios de

divulgação dos avisos de convocação das audiências públicas, observado, no que couber, o disposto na legislação de proteção ao consumidor.

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de de 2023.

ARTHUR LIRA
Presidente

4



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora **TERESA LEITÃO**

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 1465, de 2022, do Senador Marcos Rogério, que *altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, para disciplinar os procedimentos para a caracterização da irregularidade de medição de unidade consumidora e as formas de cobrança, de pagamento e de suspensão do fornecimento de energia elétrica.*

Relatora: Senadora **TERESA LEITÃO**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 1465, de 2022, de autoria do Senador Marcos Rogério, que *altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, para disciplinar os procedimentos para a caracterização da irregularidade de medição de unidade consumidora e as formas de cobrança, de pagamento e de suspensão do fornecimento de energia elétrica.*

O projeto é composto por dois artigos.

O art. 1º altera o art. 3º da Lei nº 9.427, de 1996, com o objetivo de determinar que a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) estabeleça *procedimentos para a caracterização da irregularidade de medição de unidade consumidora, disciplinando a forma de cobrança e de pagamento, pelo causador da irregularidade, dos valores atrasados decorrentes dessa irregularidade, bem como de eventual suspensão de fornecimento à unidade consumidora.* O referido artigo também prevê que essa suspensão não poderá ocorrer sem que sejam garantidas à unidade consumidora: comunicação prévia; ampla defesa; e produção de prova pericial, produzida de forma imparcial.

Já o art. 2º, a cláusula de vigência, estabelece que a lei passa a vigorar a partir de sua publicação.

Na Justificação, o autor do PL nº 1465, de 2022, argumenta que a prática das distribuidoras de energia elétrica denominada de recuperação de energia, na forma que é executada atualmente, desrespeita os consumidores. As distribuidoras, ao identificarem supostas irregularidades na medição, enviam faturas baseadas em estimativas de consumo não faturado, muitas vezes impagáveis, sem permitir contestação pelos consumidores. Essa prática ignora se o erro é devido a falhas nos equipamentos ou à demora na substituição de medidores obsoletos. Nesse contexto, contas extraordinárias sobrecarregam ainda mais os consumidores, levando ao corte de energia por inadimplência, sem aviso prévio. Para corrigir essa situação, a proposição prevê regras para caracterização de irregularidades, cobrança e corte de energia, garantindo comunicação prévia, perícia independente e direito à defesa aos consumidores.

A matéria foi encaminhada a esta comissão e à Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor, cabendo à última a decisão terminativa.

Dentro do prazo previsto pelo art. 122, inciso II, alínea “c”, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), foi apresentada a Emenda nº 1-T, de autoria do Senador Mecias de Jesus. Essa emenda determina a exclusão das perdas não técnicas que excederem os níveis regulatórios das tarifas de energia elétrica e prevê indenização aos consumidores pelas distribuidoras, em caráter emergencial, de danos emergentes e lucros cessantes, assegurada a reparação integral, de interrupção do fornecimento de energia associada a irregularidades de medição que não observar a comunicação prévia, a perícia independente e o direito à defesa aos consumidores.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à CI opinar sobre matérias pertinentes a “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”, tais como os tratados na proposição em análise.

O PL em apreço apresenta uma proposta crucial para proteger os direitos dos consumidores de energia elétrica no Brasil.

Atualmente, recuperação de energia, uma prática adotada pelas distribuidoras de energia elétrica, tem se mostrado prejudicial aos consumidores, que frequentemente se veem surpreendidos por faturas exorbitantes decorrentes de supostas irregularidades de medição. Tais irregularidades, muitas vezes, não são devidamente comprovadas e os consumidores não têm a oportunidade de contestar ou entender a origem dos valores cobrados. Dessa forma, o PL busca corrigir essa situação ao estabelecer procedimentos claros e justos para a caracterização de irregularidades, garantindo que o consumidor seja informado previamente e tenha direito à ampla defesa e a uma perícia imparcial.

De fato, o PL é uma resposta necessária à prática de corte de fornecimento de energia sem aviso prévio, por supostos erros de medição, que têm deixado muitas famílias em situação de vulnerabilidade ainda mais desamparadas. Em um cenário onde a inadimplência é uma realidade para muitos brasileiros, devido às altas tarifas de energia elétrica, a imposição de contas elevadas e inesperadas apenas agrava a situação financeira das famílias. Ao exigir comunicação prévia e assegurar o direito dos consumidores à defesa, a proposição promove um equilíbrio mais justo entre as distribuidoras de energia e os consumidores, evitando cortes arbitrários e garantindo que qualquer medida punitiva seja precedida de um processo transparente e justo.

A aprovação do PL nº 1465, de 2022, representa, portanto, um passo significativo na proteção dos direitos dos consumidores e na promoção de práticas comerciais mais justas e transparentes no setor de energia elétrica. Ao disciplinar a forma de cobrança e pagamento, bem como as condições para a suspensão do fornecimento, o projeto assegura que os consumidores não sejam penalizados por problemas que não causaram. A implementação dessas medidas não apenas protege os consumidores, mas também fortalece a confiança no sistema regulatório, garantindo que as práticas das distribuidoras sejam justas e equitativas.

No que se refere à Emenda nº 1-T, julgamos não ser oportuno o seu acolhimento por dois motivos.

Em primeiro lugar, a exclusão das perdas não técnicas das tarifas de energia elétrica é objeto do PL nº 708, de 2024. Na verdade, o PL nº 5325, de 2019, aprovado pelo Senado Federal em 2022 e que hoje tramita na Câmara

dos Deputados, prevê que não é possível a inclusão nas tarifas de energia elétrica de perdas não técnicas acima do nível regulatório.

Em segundo lugar, já há disciplina legal para a indenização aos consumidores por parte das distribuidoras em virtude de danos emergentes e lucros cessantes associados à interrupção do fornecimento de energia decorrente de irregularidades de medição que não observar a comunicação prévia, a perícia independente e o direito à defesa aos consumidores. Ademais, as distribuidoras que descumprem a legislação do setor elétrico também estão sujeitas a multas a serem aplicadas pela Aneel.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **aprovação** do PL nº 1465, de 2022 e pela rejeição da **Emenda nº 1-T**.

Sala da Comissão,

, Presidente

Senadora **TERESA LEITÃO**, Relatora



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 1465, DE 2022

Altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, para disciplinar os procedimentos para a caracterização da irregularidade de medição de unidade consumidora e as formas de cobrança, de pagamento e de suspensão do fornecimento de energia elétrica.

AUTORIA: Senador Marcos Rogério (PL/RO)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

Altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, para disciplinar os procedimentos para a caracterização da irregularidade de medição de unidade consumidora e as formas de cobrança, de pagamento e de suspensão do fornecimento de energia elétrica.



SF/22235.05377-30

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 3º da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 3º**

.....

XXII – estabelecer procedimentos para a caracterização da irregularidade de medição de unidade consumidora, disciplinando a forma de cobrança e de pagamento, pelo causador da irregularidade, dos valores atrasados decorrentes dessa irregularidade, bem como de eventual suspensão de fornecimento à unidade consumidora.

.....

§ 7º A suspensão de fornecimento à unidade consumidora em virtude da irregularidade de que trata o inciso XXII do *caput* não poderá ocorrer sem que sejam garantidas à unidade consumidora:

I – comunicação prévia;

II – ampla defesa;

III – produção de prova pericial, produzida de forma imparcial.”

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

JUSTIFICAÇÃO

**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

É comum a adoção pelas distribuidoras de energia elétrica de uma prática denominada recuperação de energia ou recuperação de débitos. Entretanto, atualmente essa conduta, pela forma como tem sido implementada, mascara um desrespeito aos consumidores brasileiros de energia elétrica.

Quando alegam haver irregularidade na medição em uma unidade consumidora, as distribuidoras realizam estimativas da quantidade de energia elétrica que foi consumida e que não foi faturada e enviam para os consumidores uma fatura que, muitas vezes, é impagável. A situação é agravada porque o suposto erro de medição é diagnosticado pelas distribuidoras, sem que os consumidores tenham direito de contestação. Também não há qualquer relevância para as empresas se o erro de medição ocorreu por defeito no equipamento ou pelo fato de as empresas demorarem a substituir equipamentos ultrapassados e com tempo de vida útil expirado. Ou seja, o consumidor é punido com uma conta monstruosa mesmo sem ter dado causa ao problema de medição.

Ora, em um País em profunda crise econômica e com tantas famílias vulneráveis economicamente, manter as contas ordinárias em dia por si só é um desafio. Tanto é assim que muitos consumidores estão inadimplentes. Nesse cenário, uma conta extraordinária e elevada compromete ainda mais a renda dos consumidores. Não por esse motivo, muitos não conseguem pagá-las e, por isso, as distribuidoras, sem aviso prévio, cortam o fornecimento de energia elétrica alegando inadimplência.

Estamos, portanto, diante de uma situação inaceitável. No Brasil, há consumidores recebendo contas elevadas, sem o devido esclarecimento, em decorrência de problemas que eles não causaram, sem comprovação de que a irregularidade foi atestada de forma imparcial e sem o direito de contestar tais contas. Mais do que isso, brasileiros estão sendo jogados à escuridão porque não conseguem pagar contas que nem sequer sabem de onde e como surgiram.

Com vistas a corrigir essa injusta e absurda situação, apresentamos esse projeto de lei, determinando que a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) discipline os procedimentos para a caracterização da irregularidade de medição de unidade consumidora, a forma de cobrança, de pagamento e de corte em caso de irregularidades. Ademais, garantimos que os consumidores terão direito à comunicação prévia, perícia independente e ampla defesa.



SF/22235.05377-30

**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

Contamos com o apoio desta Casa para aprovarmos esse importante aperfeiçoamento legal.

Sala das Sessões,

Senador MARCOS ROGÉRIO



SF/22235.05377-30

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 9.427, de 26 de Dezembro de 1996 - Lei da Agência Nacional de Energia Elétrica;
Lei da Aneel - 9427/96

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1996;9427>

- art3



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MECIAS DE JESUS

PL 1465/2022
00001-T

SF/23956.46443-07

EMENDA Nº - CI
(ao PL 1465, de 2022)

O art. 3º da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, nos termos do art. 1º PL nº 1465, de 2022, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º

.....

XXIII – estabelecer procedimentos para a caracterização da irregularidade de medição de unidade consumidora, para exclusão das tarifas de fornecimento de energia elétrica das perdas não técnicas que excederem os níveis regulatórios, disciplinando a forma de cobrança e de pagamento pelo causador da irregularidade, dos valores atrasados decorrentes dessa irregularidade, bem como de eventual suspensão de fornecimento à unidade consumidora.

.....

§ 9º A suspensão de fornecimento à unidade consumidora em virtude da irregularidade de que trata o inciso XXIII do caput não poderá ocorrer sem que sejam garantidas à unidade consumidora:

- I – comunicação prévia;
- II – ampla defesa;
- III – produção de prova pericial, produzida de forma imparcial.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MECIAS DE JESUS

SF/23956.46443-07

§ 10º Em caso de descumprimento do disposto no § 9º, os consumidores de energia elétrica, residenciais, industriais, comerciais e rurais que tiverem o suprimento de energia interrompido serão indenizados, em caráter emergencial, pelos danos emergentes e lucros cessantes a serem pagos pela empresa distribuidora, assegurada a reparação integral.” (NR)

JUSTIFICATIVA

O PL sob análise, estabelece que a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) discipline os procedimentos para a caracterização da irregularidade de medição de unidade consumidora, a forma de cobrança, de pagamento e de corte em caso de irregularidades. Ainda, que os consumidores terão direito à comunicação prévia, perícia independente e ampla defesa.

A presente emenda visa que além das regras supramencionadas, haja a disciplina de procedimentos excluindo das tarifas de fornecimento de energia elétrica as perdas não técnicas que excederem os níveis regulatórios.

Ainda, almeja que os consumidores de energia elétrica, residenciais, industriais, comerciais e rurais que tiverem o suprimento de energia interrompido em virtude de irregularidade, sem que haja comunicação prévia, ampla defesa e perícia independentes, sejam indenizados em caráter emergencial, pelos danos emergentes e lucros cessantes a serem pagos pela empresa distribuidora, assegurada a reparação integral.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MECIAS DE JESUS

SF/23956.46443-07

Ante o exposto, pedimos o apoio dos Nobres Pares, na aprovação desta emenda.

Sala das Comissões, em

Senador MECIAS DE JESUS
Republicanos/RR

5

PARECER Nº , DE 2024

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

Relator: Senador **EFRAIM FILHO**

I – RELATÓRIO

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

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

O segundo artigo é a cláusula de vigência imediata.

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

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

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

Perante a CI foram apresentadas duas emendas.

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

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

II – ANÁLISE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III – VOTO

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 1376, DE 2024

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

AUTORIA: Senador Oriovisto Guimarães (PODEMOS/PR)



[Página da matéria](#)

PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

“**Art. 1º.**

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

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

JUSTIFICAÇÃO

A política de transição energética demanda adequação das políticas públicas voltadas à elaboração de normas que estabeleçam a redução das emissões de gás carbônico (CO₂).

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



Tudo demonstra que o fomento a esse setor, tão caro à sociedade, é medida necessária, quer para buscar alternativas de financiamento do modal e atrair novos usuários ao sistema de transporte coletivo, quer por ter o potencial de ser grande vetor de redução das emissões de CO₂ tão nefastas ao meio ambiente, às cidades e aos seres humanos.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Sala das Sessões,

Senador ORIOVISTO GUIMARÃES



LEGISLAÇÃO CITADA

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

- art1



CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Senador Mecias de Jesus

EMENDA Nº - CI
(ao PL 1376/2024)

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

“Art. 1º

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sala da comissão, 6 de maio de 2024.

Senador Mecias de Jesus
(REPUBLICANOS - RR)





SENADO FEDERAL

EMENDA Nº - CI
(ao PL 1376/2024)

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

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

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

Item 2 – Dê-se nova redação ao parágrafo único do art. 1º da Lei nº 14.789, de 29 de dezembro de 2023, como proposto pelo art. 1º do Projeto, nos termos a seguir:

“Art. 1º

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



JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

Sala da comissão, de de .

Senador Fernando Farias
(MDB - AL)



6

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 327, de 2021, do Deputado Christino Aureo, que *institui o Programa de Aceleração da Transição Energética (Patén); e altera as Leis nºs 13.988, de 14 de abril de 2020, 11.484, de 31 de maio de 2007, e 9.991, de 24 de julho de 2000.*

Relator: Senador **LAÉRCIO OLIVEIRA**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 327, de 2021, que *institui o Programa de Aceleração da Transição Energética (PATEN).*

O PL possui quatro capítulos.

O Capítulo I abrange os artigos 1º ao 4º.

O artigo 1º institui o Programa de Aceleração da Transição Energética (PATEN), e define que o Poder Executivo indicará os órgãos responsáveis pela regulamentação, supervisão e execução do PATEN.

O artigo 2º estabelece os objetivos do PATEN, que incluem o financiamento de projetos de desenvolvimento sustentável, a aproximação entre financiadores e empresas interessadas, a utilização de créditos detidos por pessoas jurídicas de direito privado junto à União como forma de financiamento, e a promoção da geração e do uso eficiente da energia de baixo carbono por meio de projetos sustentáveis alinhados aos compromissos de redução de emissão de gases de efeito estufa assumidos pelo Brasil.

O artigo 3º define os projetos de desenvolvimento sustentável como aqueles destinados a obras de infraestrutura, pesquisa tecnológica e desenvolvimento de inovação tecnológica que proporcionem benefícios socioambientais ou mitiguem impactos ao meio ambiente. Também identifica os setores prioritários para esses projetos.

O artigo 4º estabelece que o PATEN será composto pelo Fundo de Garantias para o Desenvolvimento Sustentável (Fundo Verde) e pela transação tributária condicionada ao investimento em desenvolvimento sustentável.

O Capítulo II – Do Fundo de Garantia para o Desenvolvimento Sustentável (Fundo Verde) (arts. 5º a 14) cria o Fundo Verde, a ser administrado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), com o propósito de garantir, total ou parcialmente, o risco dos financiamentos concedidos por instituições financeiras para o desenvolvimento de projetos no âmbito do PATEN. Os créditos detidos por pessoas jurídicas de direito privado perante a União serão utilizados para compor o Fundo Verde.

O Capítulo III – Da Transação Tributária Condicionada ao Investimento em Desenvolvimento Sustentável (arts. 15 e 16) permite que pessoas jurídicas com projetos de desenvolvimento sustentável aprovados submetam propostas de transação individual de débitos perante a União, suas autarquias e fundações públicas.

O Capítulo IV – promove alterações na Lei nº 11.484, de 31 de maio de 2007 (art. 17), para incluir acumuladores elétricos e seus separadores no Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores – PADIS, e na Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000 (art. 18), para permitir que as distribuidoras de energia possam aplicar recursos de eficiência energética para instalar sistemas de geração de energia renovável em edificações pertencentes a associações comunitárias de natureza jurídica de direito privado sem fins lucrativos para atendimento a beneficiários da Tarifa Social de Energia Elétrica, bem como para atender objetivos do Paten.

Por fim, o artigo 19 determina a vigência na data de sua publicação.

Na sua essência, o PATEN busca incentivar o desenvolvimento de projetos sustentáveis relacionados a fontes de energia renovável, de tecnologias limpas e de ações que beneficiem o meio ambiente, por meio de instrumentos como o Fundo Verde, fundo de garantia administrado pelo BNDES, e a

transação tributária condicionada a investimentos em desenvolvimento sustentável. Essas medidas têm o objetivo de promover a transição energética e a sustentabilidade ambiental.

Após recebimento pela Mesa, a proposição foi encaminhada para apreciação desta comissão, seguindo posteriormente para o plenário do Senado Federal.

No dia 05 de setembro do exercício corrente, realizamos audiência pública para debater o PL, e recebemos na CI todos os agentes interessados na matéria: a Associação Brasileira de Recuperação Energética de Resíduos, a Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica, Associação Brasileira de Bioinovação, a Associação Brasileira de Veículos Elétricos, a Associação Brasileira de Resíduos e Meio Ambiente, a Associação Brasileira das Empresas Geradoras de Energia Elétrica, a Associação Brasileira das Empresas de Serviços de Conservação de Energia, a Associação Brasileira para o Desenvolvimento de Atividades Nucleares, a Associação Brasileira de Energia Eólica, a União da Indústria de Cana-de-açúcar e Bioenergia, a Associação Brasileira de Geração Distribuída, o Conselho Federal de Química, a Associação Brasileira das Indústrias de Vidro, e, pelo Poder Executivo, representantes do Ministério de Minas e Energia, do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima, e Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação.

Foram apresentadas doze emendas ao projeto de lei, conforme relato a seguir.

A emenda nº 1 do Senador Zequinha Marinho busca estabelecer obrigatoriedade de contratação da energia elétrica das usinas de recuperação energética de resíduos sólidos pela compra direta realizada pelas concessionárias de distribuição de energia elétrica.

A emenda nº 2 do Senador Esperidião Amin visa permitir a utilização dos instrumentos propostos para na região carbonífera e no carvão mineral, sob denominação de carbono sustentável.

A emenda nº 3 do Senador Irajá altera a Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, que trata da microgeração e minigeração distribuída, para estender o prazo, de 12 para 30 meses, para o início da injeção de energia por minigeradores de fonte solar e, conseqüentemente, manter a isenção de

pagamento pelo custo das redes de transmissão e distribuição de energia até 2045.

A emenda nº 4 do Senador Zequinha Marinho altera a Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2002, para permitir a utilização de recursos de eficiência energética em edificações de associações comunitárias, e em comunidades populares de baixa renda, sob determinados condicionantes.

A emenda nº 5 do Senador Fernando Farias busca ampliação dos créditos que podem ser utilizados, considerando os prejuízos fiscais como parte dos que seriam elegíveis ao PATEN.

A emenda nº 6 do Senador Eduardo Gomes visa permitir a transferência de quotas do Fundo Verde entre empresas com a mesma raiz de CNPJ desde que não tenham sido dadas como garantia.

A emenda nº 7 do Senador Eduardo Gomes foi retirada pelo autor.

A emenda nº 8 do Senador Eduardo Gomes e a emenda nº 10 do Senador Fernando Farias buscam ampliar a possibilidade de serem elegíveis aos instrumentos do PATEN as usinas hidrelétricas acima de 50 MW de capacidade instalada, e consideram a execução de obras de modernização de parques de produção energético de matriz sustentável como projetos de desenvolvimento sustentável.

A emenda nº 9 da Senadora Daniella Ribeiro e a emenda nº 11 do Senador Rogério Carvalho acrescentam novo inciso V ao art. 3º, parágrafo 1º, para que sejam elegíveis ao PATEN infraestrutura, serviço e sistema de transporte público ou de interesse público que promovam descarbonização e eficiência energética.

A emenda nº 12 da Senadora Rosana Martinelli, de forma similar à emenda nº 1, busca estabelecer a compra de energia elétrica a partir de usinas de biodigestão anaeróbica ou de recuperação energética de resíduos sólidos por meio de contratação antecipada e vinculada ao contrato de concessão. Para tanto, traz como instrumento de organização o uso de consórcios públicos, mas que, igualmente ao que se observou anteriormente, ancora os custos no consumidor de energia elétrica.

É o relatório.

II – ANÁLISE

Compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), analisar as matérias que lhe são submetidas.

Sob nossa ótica, não acreditamos haver óbice quanto à constitucionalidade formal ao PL nº 327, de 2021. É competência privativa da União legislar sobre energia e sobre política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores (conforme art. 22, incisos IV e VII da Constituição Federal de 1988 (CF88)). Uma vez que a matéria está de acordo com o disposto no RISF, consideramos que atende ao requisito de regimentalidade. Também atende aos requisitos de boa técnica legislativa que preceitua a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

O PL nº 327, de 2021, também atende aos critérios de inovação do ordenamento jurídico vigente, é compatível e alinhado ao ordenamento legal, bem como observa atributo.

Passemos ao mérito.

O Congresso Nacional, assim como este colegiado, tem se dedicado às pautas voltadas para a emergência climática, à transição energética e à economia de baixo carbono.

Aprovamos recentemente os marcos legais do hidrogênio verde e de baixo carbono, e do Combustível do Futuro, e estamos nos debruçando sobre o marco legal da geração de energia eólica *offshore*, e do mercado de carbono. Trata-se de um grande esforço para permitir os investimentos na infraestrutura para transição energética profunda do Brasil, para além dos passos que já demos e concluímos, e que nos tornou uma referência em economia de baixo carbono.

A proposta do PATEN visa auxiliar em um dos entraves da economia verde. Os projetos de energia e de descarbonização em diversos setores industriais são intrinsecamente intensivos em capital, demandando esforço significativo dos agentes para que possam viabilizar seus projetos.

O mecanismo de fundo de aval proposto poderá ser utilizado para redução dos riscos e da incerteza, e, assim, fazer com que mais projetos se tornem viáveis. Portanto, a proposta busca combater os impactos adversos

causados pela mudança no clima e contribui para o protagonismo do Brasil no fortalecimento de matriz energética de baixo carbono.

Foram apresentadas doze emendas, sendo uma delas retirada pelo autor. A despeito de serem notadamente meritórias, fazem-se necessárias algumas considerações.

A proposta de compra compulsória de energia elétrica prevista nas emendas nº 1 e 12 pode ser considerada uma intervenção demasiadamente danosa para o outro lado, os consumidores de energia elétrica do mercado regulado atendidos por uma concessionária ou permissionária de distribuição de energia elétrica que implemente essa modalidade de compra de energia. Atualmente há mecanismo que pode ser utilizado para incentivar a fonte elencada pela emenda. A Lei nº 13.203, de 8 de dezembro de 2015, prevê o valor máximo entre Valor Anual de Referência (VR) e o Valor Anual de Referência Específico (VRES) a ser utilizado na contratação de empreendimentos como o que se busca incentivar.

A coluna dorsal do PATEN está na economia verde e de baixo carbono.

Em relação à emenda nº 2, a previsão de geração de fontes de baixo carbono é suficiente para atender ao anseio que o parlamentar busca, desde que seja descarbonizada a geração a partir do carvão mineral. O PL originalmente já prevê a utilização do PATEN para descarbonização, portanto, suficiente para permitir que ativos hoje poluentes busquem a realização de captura e armazenamento geológico de dióxido de carbono, se tornando fontes limpas. Dessa forma, a emenda, caso acatada, poderia abrir caminho para *greenwashing*, o que se pretende evitar nos projetos sob instrumentos do PATEN.

Por força do que estabelece o art. 7º, II da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, consideramos que a Emenda nº 3 não pode ser acatada pelo fato de ter sido recentemente deliberada no Plenário do Senado Federal por meio do Projeto de Lei nº 528, de 2020.

A Emenda nº 4 anseia utilização de recursos para finalidade nobre, mas cujos efeitos não parecem ser efetivos quanto à eficiência energética.

A Emenda nº 5 pode ter impacto fiscal significativo. Dessa forma, careceria de adequação quanto a despesas e receitas.

A emenda nº 6 pode ter complexidade demasiada para implementação, fator pelo qual mantenho o texto tal qual remetido pelo plenário da Câmara dos Deputados nesses quesitos.

As emendas nº 8 e 10, *prima facie*, são meritórias, acatadas na forma de emenda de relator, para que possa abranger a geração por fonte hidrelétrica entre os projetos prioritários elegíveis ao PATEN.

Conforme emendas nº 9 e 11, o setor de transporte também é objeto da pauta verde, consideramos que projetos de infraestrutura, serviço e sistema de transporte público ou de interesse público que promovam descarbonização e eficiência energética possam ser prioritários. Portanto, acatadas na forma de emenda de relator.

Adicionalmente, fruto da audiência pública por nós realizada nesta Comissão de Serviços de Infraestrutura, estamos propondo emenda de relator para que a geração de energia nuclear seja incluída dentre os projetos de desenvolvimento sustentável.

Com relação à geração de energia nuclear, não é preciso muito esforço para se concluir que é uma das alternativas mais eficientes de se gerar grandes quantidades de energia sem a emissão de gases de carbono.

Ainda sobre a transição energética, podemos destacar o relevante papel do gás natural na substituição de outras fontes fósseis mais poluentes, com custos competitivos para toda a cadeia.

Dada sua capacidade de substituir a baixo custo outras fontes, o gás natural consegue reduzir a pegada de carbono no ciclo de vida dos setores em que ele é utilizado, e assim permitindo acelerar a redução da emissão de dióxido de carbono, sobretudo nos processos industriais e no segmento de transporte. Por isso, o gás natural é apontado como um dos combustíveis da transição energética, no curto e médio prazo, e com efeitos positivos nos elos adjacentes que precisam manter competitividade frente aos pares internacionais.

Como já citamos o marco legal do hidrogênio, podemos aqui reprisá-lo como importante, e, para além, a sinergia que ele apresenta com a indústria do gás natural. O hidrogênio usado atualmente é aquele produzido a partir da reforma a vapor de gás natural ou outros hidrocarbonetos. Com a utilização de sequestro geológico de carbono, prevista no Combustível do Futuro, teremos um hidrogênio de baixo carbono produzido a partir do gás natural e capaz de auxiliar na descarbonização de indústrias energointensivas e poluidoras.

Além disso, o gás natural constitui insumo básico de diversos processos industriais e o aumento da sua oferta poderá contribuir para o desenvolvimento econômico e social através da instalação de novas indústrias que o utilizam como matéria-prima ou fonte de calor em processos industriais.

Uma das primeiras modificações está na alteração da redação do art. 3º, deixando claro que projetos que tenham como objeto o aumento da oferta de gás natural e da infraestrutura necessária para a comercialização de gás natural serão também considerados projetos de desenvolvimento sustentável.

Estamos também propondo a inclusão do novo capítulo com diversas medidas destinadas a fomentar o mercado de gás natural.

Como agente do setor de energia, e que milito para seu aperfeiçoamento ao longo das últimas décadas, fui procurado por diversos agentes que salientaram a necessidade de medidas legais complementares à Nova Lei do Gás para a obtenção de um mercado interno competitivo e de maior dimensão no segmento do gás natural.

Em consequência, dirigimos correspondência aos agentes públicos e privados solicitando sugestões de medidas que incentivem a expansão dos sistemas de escoamento de gás natural e de outros mecanismos que confiram maior flexibilidade e dinamismo ao mercado de gás natural.

As contribuições recebidas foram bastante úteis. Haverá aumento da produção de gás natural associado ao petróleo em campos marítimos situados na região do pré-sal. Para lograr a otimização do seu aproveitamento, sem a qual não será possível reduzir os elevados níveis de reinjeção de gás natural nesses campos de petróleo, é preciso ação decisiva de governo.

Em diversos casos, a reinjeção do gás natural se apresenta como a melhor alternativa para o País, pela impossibilidade de ser comercializado quando existe nível elevado de contaminante, que torna economicamente inviável a sua movimentação e processamento. Há casos, contudo, que a reinjeção do gás natural ocorre pela falta de infraestrutura necessária à sua comercialização ou pela falta de mercado para a sua comercialização, em termos competitivos com outros energéticos concorrentes. Dessa forma, vislumbramos que há uma falha de mercado que não permite o melhor aproveitamento dos recursos naturais nacionais, destacadamente o gás natural conhecido e produzido, porém, reinjetado, por conta da ausência de condições que favoreçam a sua disponibilidade (oferta) ao mercado brasileiro.

Dentre essas medidas, deve ser exigido que as unidades marítimas empregadas na produção de petróleo tenham capacidade para fazer o escoamento do gás natural, desde que essa solução seja técnica e economicamente viável, a critério da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), ainda que também possua equipamentos para fazer a sua reinjeção no reservatório.

Outra questão que precisa ser endereçada para facilitar o aproveitamento do gás natural produzido no País está no desenvolvimento de instalações de estocagem subterrânea de gás natural. O gás natural produzido no Brasil vem geralmente associado ao petróleo. Isso impede que o fluxo do gás natural produzido possa ser controlado em função do aumento ou diminuição do seu consumo, o que dificulta a sua comercialização. Esse problema é geralmente resolvido com o emprego de instalação de estocagem subterrânea de gás natural. Contudo, uma das dificuldades de se desenvolver essas instalações no Brasil está no custo de transportar o gás natural até essas instalações e depois até a unidade consumidora. Por esse motivo, está sendo proposta a criação do regime tarifário especial para o transporte de gás natural em gasoduto que tenha como origem ou destino instalação de estocagem subterrânea de gás natural ou que envolva percurso de curta distância dentro de um mesmo estado.

Para o caso de empreendimentos consumidores localizados dentro do mesmo estado no qual se encontra a fonte supridora do gás natural, está sendo proposto que a remuneração do serviço de transporte passe a guardar maior proporcionalidade com a distância – *capacity weighted distance* ou fator locacional –, reduzindo o peso do total da base regulatória de ativos na determinação da tarifa – o fator postal.

Em sendo a distância inferior a 5 km, penso que a remuneração do transporte seja integralmente baseada no fator locacional, expurgando o segundo componente, o fator postal, em sua totalidade. Essa proposta visa estimular a ligação ao sistema de transporte de empreendimentos que poderiam facilmente não ser conectados pela via de gasodutos dedicados de distribuição. A não conexão ao sistema de transporte de empreendimentos que consomem gás natural deve ser evitada porque reduz a quantidade de usuários do sistema de transporte e aumenta o custo do uso desse sistema pelos usuários que não possuem igual alternativa.

Além disso, empreendimentos não ligados ao sistema de transporte ficam restritos a uma única fonte de suprimento, estando mais sujeitos a risco de falha de fornecimento de gás natural e de oportunidades de contratação de outras fontes que possam ter menor custo, o que também deve ser evitado.

Considero importante que haja atenção aos demais modais de transporte de gás natural que não apenas o gasoduto. Trata-se do modal rodoviário de gás natural na forma comprimida (GNC) ou liquefeita (GNL) com o emprego de carretas adequadas para tanto. Uma das dificuldades existentes é a incerteza jurídica sobre a possibilidade de as unidades de compressão ou de liquefação de gás natural serem ligadas por duto próprio a qualquer fonte de suprimento.

Assim, proponho que o titular da unidade de compressão ou liquefação passe a ter o direito de construir gasoduto dedicado para ligar a sua instalação a qualquer fonte de suprimento de gás natural, limitando a uma distância de 5km, ressalvado o poder da ANP de autorizar extensões mais longas.

De forma um tanto semelhante, os produtores de biometano também enfrentam incertezas jurídicas para construir gasodutos próprios destinados a movimentar o biometano até unidades de compressão ou liquefação, bem como a gasodutos de transporte ou de distribuição. Por esse motivo, estamos propondo dar a esses agentes o direito de construir os próprios gasodutos para essa finalidade.

No caso da ligação a gasodutos de transporte ou de distribuição, estamos propondo que esse direito fique condicionado a que o produtor de biometano e a empresa titular do gasoduto de transporte ou de distribuição, com o qual se pretenda fazer a conexão, não cheguem a um acordo, no prazo de 180

(cento e oitenta) dias, sobre as condições comerciais da construção e uso do gasoduto a ser construído.

Ainda como forma de fomentar a comercialização de GNC e GNL, está sendo proposta, de forma temporária, a redução a zero da alíquota dos tributos federais incidentes na importação ou aquisição no mercado interno de insumos, bens, partes, peças e produtos intermediários destinados à fabricação de ônibus, caminhões, tratores e escavadeiras movidos a esses combustíveis. Isso permitirá substituir a importação de diesel consumido por esses veículos por gás natural produzido no Brasil. Trata-se de mais uma demanda importante para estimular o aumento da oferta de gás natural. Segundo algumas projeções, a demanda de gás natural para consumo em veículos pode chegar a 40 milhões de metros cúbicos por dia, com substancial redução no nível de emissão de CO₂ e particulados, comparados com a situação baseada em consumo.

De outro lado, reconhecemos hoje a necessidade de aumentar a concorrência no mercado de gás natural como forma de gerar a formação de preços mais justa. Para tanto, é necessário adotar medidas para combater a excessiva concentração de mercado na comercialização de gás natural. Importante reconhecer que essa concentração excessiva vem sendo considerada uma prática anticoncorrencial e, conseqüentemente, uma infração legal em diversos outros países cuja legislação protege a livre concorrência. Exatamente por essa razão, a Comunidade Europeia determinou, de forma compulsória, a redução de quantidades contratadas ou do prazo contratual em contratos firmados por empresas com posição dominante no mercado de gás natural europeu.

Essas medidas não atentam contra o ato jurídico perfeito, o que não seria permitido pela Constituição Federal pelo simples motivo de que contratos celebrados nesse contexto não podem ser considerados válidos. Na realidade, essas medidas corrigem infrações à legislação que protege a livre concorrência. Inclusive essa possibilidade já está contemplada tanto no art. 33 da Lei nº 14.134, de 2021, quanto na Resolução CNPE nº 3, de 2022, tendo também sido objeto do Termo de Compromisso de Cessação (TCC) firmado pela Petrobras com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) com relação à compra de gás natural de outros produtores.

Com essa finalidade, estamos propondo restrições para compra de gás natural por empresa com posição dominante no mercado, bem como procedimento de venda compulsória de gás natural por empresa que ao final de cada ano atinja uma contratação de fornecimento, em base firme, de

quantidades de gás natural que representem mais de 50% do mercado doméstico.

Outro problema que se observa atualmente no mercado de gás natural está no excesso de atribuições da ANP. Existe uma evidente dificuldade da ANP de criar toda a nova regulação que se faz necessária para implementar as reformas legais do setor, além das novas atribuições que estão sendo criadas. Assim, como modo de acelerar a implantação dessas medidas, está sendo proposto a criação do Comitê de Monitoramento do Setor de Gás Natural - CMSGN com poder de criar regulações transitórias enquanto a ANP conduz o processo para a criação de regulações definitivas.

Como a elaboração de novas regulações exige a realização de estudos técnicos por consultorias especializadas, o que frequentemente envolve custos muito elevados, também está sendo proposto que os recursos devidos por empresas produtoras de petróleo e gás natural por força da cláusula de PD&I dos contratos de concessão possam ser empregados na contratação dos referidos estudos.

Igualmente relevante fazer ajustes na Lei nº 13.586, de 28 de dezembro de 2017, que trata do regime tributário da indústria do petróleo, e na Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, que instituiu o regime de partilha da produção de petróleo e gás natural. Proponho que ela esteja condizente com a realidade da indústria que ela busca incentivar, uma vez que, por interpretação do Poder Executivo, alguns bens utilizados no desenvolvimento da produção de campos de hidrocarbonetos não estavam sendo considerados elegíveis ao referido regime fiscal. Me refiro especificamente aos bens empregados nas atividades de escoamento, processamento, liquefação e regaseificação.

Com relação à Lei da Partilha, estamos propondo aperfeiçoamento para que o custo em óleo passe a abranger gastos na construção ou no arrendamento de instalações de escoamento e processamento de gás natural. Consideramos essas alterações essenciais para adequar os normativos vigentes ao arcabouço do setor energético, na completude dos recursos naturais, ou seja, para que considere as especificidades da oferta ao mercado do gás natural produzido no País.

Por sua vez, a amônia constitui matéria-prima produzida a partir do hidrogênio, e potencial combustível ou insumo para descarbonização de setores importantes. Ou seja, um dos elegíveis para substituição de combustíveis fósseis. Além disso, a amônia constitui a melhor forma de

transportar o próprio hidrogênio pela sua segurança e facilidade, sendo depois novamente transformada em hidrogênio, através de um processo de craqueamento.

Finalmente, a ureia também tem um papel relevante na transição energética, frequentemente esquecido. A ureia é matéria-prima para a produção de ARLA 32, usado para reduzir as emissões de óxidos de nitrogênio (NOx) nos motores a diesel equipados com a tecnologia SCR (Redução Catalítica Seletiva – a qual converte os gases poluentes que saíam pelo escapamento em nitrogênio e vapor de água). O Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores, cuja fase P8 entrou em vigor no início de 2023, estabeleceu limites de emissões mais rígidos para veículos movidos a diesel no Brasil e implementou a necessidade do uso do sistema de Redução Catalítica Seletiva (SCR), o qual só funciona com o uso do ARLA 32.

Passemos ao voto

III – VOTO

Diante do exposto, opinamos pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 327, de 2021, no mérito, votamos pela **aprovação** do PL nº 327, de 2021, com as emendas que apresento, pela aprovação das emendas nº 8 e 10; acolhimento parcial das emendas nº 9 e 11, na forma de emenda de relator, e pela **rejeição** das demais emendas, conforme segue:

EMENDA Nº - CI

(PL nº 327, de 2021)

Altere-se o § 1º e 2º do art. 3º, do Projeto de Lei nº 327, de 2021, e acrescente-se novo § 4º, conforme a seguinte redação:

“**Art. 3º**

§ 1º

I – desenvolvimento de tecnologias e produção de combustíveis que reduzam a emissão de gases do efeito estufa, como:

- a) etanol;
- b) bioquerosene de aviação;
- c) biodiesel;
- d) biogás e biometano;
- e) hidrogênio de baixa emissão de carbono ou verde e seus derivados;
- f) captura e armazenamento de carbono;
- g) recuperação e valorização energética de resíduos sólidos;
- h) fissão e fusão nuclear;
- i) gás natural aplicado em substituição de fontes de maior emissão de gases do efeito estufa;
- j) produção de amônia e derivados;

II – expansão e modernização da geração e transmissão de energia solar, eólica, nuclear, de biomassa, de gás natural, de biogás e biometano, de centrais hidrelétricas de qualquer capacidade instalada e de outras fontes de energia renovável, inclusive em imóveis rurais;

III – substituição de matrizes energéticas com maior pegada de carbono por fontes de energia limpa;

IV – desenvolvimento de projetos de recuperação e valorização energética de resíduos.

V – desenvolvimento e integração dos sistemas de armazenamento de energia,

VI – capacitação técnica, pesquisa e desenvolvimento de soluções relacionadas a energia renovável;

VII – desenvolvimento da produção, transporte e distribuição de gás natural;

VIII – desenvolvimento de produção nacional de fertilizantes nitrogenados;

IX – descarbonização da matriz de transporte.

X - desenvolvimento de projetos para a implantação de infraestrutura de abastecimento dos combustíveis descritos no inciso I, do § 1º deste artigo, inclusive para a instalação de novos postos de abastecimento

§ 2º Os critérios de análise, os procedimentos e as condições para aprovação dos projetos de que trata o caput serão estabelecidos pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).

§ 3º Considera-se produtor e fornecedor independente de matéria-prima de biocombustível a pessoa física ou jurídica que, ao cultivar terras próprias ou de terceiros, explore atividade agropecuária e a destine à produção dos biocombustíveis de que trata este artigo.

§ 4º São considerados prioritários para fins de emissão dos valores mobiliários de que trata o artigo 2º, da Lei nº 12.431, de 24 de junho de 2011, e a Lei nº 14.801, de 9 de janeiro de 2024, nos projetos de investimento nos setores elencados nos incisos I ao XI, do § 1º deste artigo.

.....”

EMENDA Nº - CI

(PL nº 327, de 2021)

Acrescente-se o Capítulo IV ao Projeto de Lei nº 327, de 2021, conforme redação a seguir, renumerando os demais:

“CAPÍTULO IV

DAS MEDIDAS PARA FOMENTAR O MERCADO DE GÁS NATURAL”

EMENDA Nº - CI

(PL nº 327, de 2021)

Acrescente ao Capítulo IV do Projeto de Lei nº 327, de 2021, os seguintes arts. 17-1 a 17-14:

“**Art. 17-1.** O plano de desenvolvimento de campo de gás natural e de campo de petróleo com gás natural associado, deverá obrigatoriamente prever a oferta do gás natural ao mercado, salvo quando razões de ordem técnica e econômica que tornem inviável a oferta do gás natural ao mercado existirem ou quando a reinjeção do gás natural no reservatório for mais vantajosa aos interesses da União em termos de aumento do pagamento de participações governamentais, a critério da ANP.

§ 1º Na aprovação do plano de desenvolvimento de que trata o **caput**, a ANP deverá exigir que a unidade marítima empregada na produção no mar seja construída com capacidade para fazer a reinjeção do gás natural no reservatório.

§ 2º Na hipótese prevista na § 1º, o escoamento de gás natural deverá ocorrer por meio de outro projeto desenvolvido por escoador independente, exceto se forem comprovadas razões de ordem técnica e econômica que tornem inviável a oferta de gás natural ao mercado.

Art. 17-2. A tarifa do serviço de transporte de gás natural por meio de duto (gasoduto) que tenha como ponto de saída ou ponto de entrada instalação de estocagem subterrânea deverá ser limitada a, no máximo, 50% da tarifa que seria devida por cada um desses percursos segundo as condições gerais aprovada pela ANP para outras situações, na forma do regulamento.

Art. 17-3. No caso de o ponto de entrada e o ponto de saída no sistema de transporte se localizarem dentro do mesmo estado, a remuneração do serviço de transporte de gás natural deverá ser determinada pela ANP observando a seguinte relação entre o fator postal e o fator locacional:

I – a partir de 12 meses a contar da entrada em vigor desta Lei: 70% fator postal e 30% fator locacional;

II – a partir de 24 meses a contar da entrada em vigor desta Lei: 50% fator postal e 50% fator locacional e

III – a partir de 36 meses a contar da entrada em vigor desta Lei: 30% fator postal e 70% fator locacional

Parágrafo único. No caso de serviço de transporte em que o ponto de entrada e o ponto de saída no sistema de transporte se localizarem dentro do mesmo estado e a uma distância inferior a 5 (cinco) quilômetros, a remuneração do serviço de transporte de gás natural deverá ser baseada exclusivamente no fator locacional, excluindo o fator postal.

Art. 17-4. A empresa ou o consórcio de empresas autorizados pela ANP a construir e operar unidades de compressão ou liquefação de

gás natural terão o direito de construir e operar gasoduto próprio e dedicado, limitado a uma distância de no máximo 5 (cinco) quilômetros destinados exclusivamente a ligar essa instalação a qualquer fonte de suprimento de gás natural, seja ela um gasoduto de transporte ou gasoduto do serviço local de gás canalizado, unidade de tratamento ou processamento ou campo de produção.

§ 1º As atividades concorrenciais de movimentação de gás natural por modais alternativos ao dutoviário, e a comercialização de GNC e GNL, tem como função a expansão de mercados em regiões não abastecidas por dutos dos serviços locais de gás canalizado ou por dutos de transporte.

§ 2º Regiões que passem a ser abastecidas por dutos do serviço local de gás canalizado poderão fazer a migração do consumidor abastecido pelo modal alternativo ao dutoviário para o serviço local de gás canalizado.

Art. 17-5. Será assegurado à empresa ou ao consórcio de empresas autorizados a construir e operar instalação produtora de biometano o direito de construir e operar gasoduto próprio e dedicado, limitado a uma distância de no máximo 5 (cinco) quilômetros, destinado a ligar essa instalação a unidades de compressão ou liquefação, neste caso, desde que o produtor de biometano e a empresa titular do gasoduto de transporte ou de distribuição, com o qual se pretenda fazer a conexão, não cheguem a um acordo, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, sobre as condições comerciais da construção e uso do gasoduto a ser construído.

Art. 17-6. A ANP poderá ampliar limites de distância e estabelecer limite de capacidade para a construção de gasodutos de que tratam os arts. 17-4 e 17-5.

Art. 17-7. O proprietário de gasoduto de escoamento, de unidade de processamento, ou de gasoduto de transporte de gás natural deverá divulgar o valor da sua base de ativos, destacando sua amortização e depreciação, bem como o custo operacional dessas instalações, na forma do regulamento.

Parágrafo único. Quando o vendedor do gás natural for proprietário do gasoduto de escoamento ou da unidade de processamento de gás natural, os valores atribuídos à parcela do escoamento ou à parcela do processamento deverão ser equivalentes àqueles cobrados de terceiro que acessem essas instalações.

Art. 17-8. A empresa produtora ou comercializadora de gás natural que, de forma isolada ou em conjunto com outras empresas afiliadas do mesmo grupo econômico, detenha mais de 50% (cinquenta por cento) do mercado de comercialização de gás natural no Brasil não poderá contratar em base firme a compra de gás natural de outros produtores ou comercializadores ou importar gás natural, sob pena de

nulidade do contrato e de caracterização de infração da ordem econômica para todos os efeitos legais.

Parágrafo único. Os contratos vigentes na data da publicação desta Lei que tenham como objeto a compra de gás natural em base firme e longo prazo de outros produtores ou comercializadores por empresa que se enquadre na situação prevista no *caput* deverá observar:

I – o contrato que tem como objeto a compra de gás natural pela empresa de que trata este artigo e cujo início do fornecimento ainda não tenha ocorrido será considerado terminado de pleno direito, sem ônus para qualquer das partes e

II – o contrato que tem como objeto a compra de gás natural pela empresa de que trata este artigo e cujo início do fornecimento tenha ocorrido deverá, também sem ônus para quaisquer das partes:

a) ter a sua quantidade diária contratual reduzida em 50% (cinquenta por cento) no prazo de até 12 meses a contar da data de publicação desta Lei; e

b) ser terminado de pleno direito no prazo de até 24 (vinte e quatro) meses a contar da data da publicação desta Lei.

Art. 17-9. A quantidade total de gás natural comercializado por uma empresa, de forma isolada ou em conjunto com empresas afiliadas de um mesmo grupo econômico, a concessionárias de serviço local de gás canalizado e usuários livres não poderá exceder, a cada ano, o limite de 50% (cinquenta por cento) da quantidade diária total de gás natural consumido no mercado brasileiro no ano anterior, conforme apurado pela ANP.

§ 1º A empresa que ultrapassar o limite estabelecido no *caput* em determinado ano deverá realizar leilão para venda compulsória de pelo menos 20% da quantidade de gás natural excedente, até o final do primeiro semestre do ano seguinte, na forma do regulamento, observando as melhores práticas internacionais da indústria para programas de venda compulsória de gás natural.

§ 2º Os contratos de compra e venda de gás natural resultantes do programa de venda compulsória de que trata este artigo deverão ser celebrados pelo prazo de no mínimo 5 (cinco) anos e ter o início do período de fornecimento no prazo de até 4 (quatro) anos a contar da sua assinatura.

Art. 17-10. Deverão ser aceitos como projetos para investimentos obrigatórios nos termos da cláusula de pesquisa, desenvolvimento e inovação (cláusula de PD&I) os estudos que o CNPE ou a ANP entendam necessário contratar para subsidiar a elaboração de nova regulação para o setor de petróleo e gás natural.

Art. 17-11. Os projetos enquadrados no PATEN, e ativos de mobilidade logística (rodoviário, ferroviário, hidroviário, caminhões fora de estrada e equipamentos agrícolas, ônibus e microônibus)

movidos a biometano, biogás e gás natural na forma de GNC e/ou GNL, e a infraestrutura de abastecimento na forma de GNC e/ou GNL, estarão contemplados no artigo 5º, da Lei nº 12.144, de 9 de dezembro de 2009

Art. 17-12. Fica instituído o Comitê de Monitoramento do Setor de Gás Natural (CMSGN), com a finalidade de assessorar o CNPE, articular e monitorar a aplicação de políticas públicas, formular propostas, e deliberar medidas para o setor de gás natural, inclusive regras transitórias de regulação, com o objetivo de fomentar a concorrência no mercado de gás natural brasileiro e implementar o disposto nesta Lei e na Lei nº 14.134 de 8 de abril de 2021, até a implementação da regulação definitiva pela ANP.

§ 1º O CMSGN deverá propor diretrizes para realização do processo de consulta pública simplificado, no qual a proposta de regulação transitória será tornada pública, designando prazo de 30 (trinta) dias, a contar da sua publicação, para apresentação de contribuições pelos interessados.

§ 2º Os contratos que venham a ser celebrados, ou os empreendimentos cuja construção seja iniciada, em conformidade com a regulação da CMSGN de que trata o **caput**, não poderão ser prejudicados pela regulação posterior da ANP.

Art. 17-13. Fica reduzida a zero a alíquota do Imposto de Importação (II), Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público – PIS/PASEP e da Contribuição Social para Financiamento da Seguridade Social – COFINS na importação ou aquisição no mercado interno de insumos, de bens, partes, peças e produtos intermediários destinados à fabricação de caminhões, ônibus, tratores e escavadeiras movidos a Gás Natural Liquefeito – GNL ou Gás Natural Veicular – GNV, durante o período de 10 (dez) anos a contar da data de publicação desta Lei.

Art. 17-14. Os projetos enquadrados no PATEN, e ativos de mobilidade logística (rodoviário, ferroviário, hidroviário, caminhões fora de estrada e equipamentos agrícolas, onibus e microonibus) movidos a Biometano, Biogás e Gás Natural na forma de GNC e ou GNL, e a infraestrutura de abastecimento forma de GNC ou GNL estarão contemplados no artigo 5º da Lei nº 12.114, de 9 de dezembro de 2009.”

EMENDA Nº - CI

(PL nº 327, de 2021)

Acrescente-se ao Projeto de Lei nº 327, de 2021, os arts. 18-1, 18-2 e 18-3, conforme segue:

“**Art. 18-1.** Os arts. 47 e 50 da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passam a vigorar com a seguintes alterações:

‘**Art. 47.**
.....

§ 11. A ANP poderá prever a redução do valor dos royalties de gás natural estabelecido no **caput** para um montante correspondente ao mínimo de 2% (dois por cento) da produção no edital de licitação correspondente caso seja necessário para viabilidade da declaração de comercialidade do campo.’ (NR)

‘**Art. 50.**
.....

§ 1º A participação especial será aplicada sobre a receita bruta da produção, deduzidos os royalties, os investimentos na exploração e produção, os custos operacionais, a depreciação, e no caso de produção de gás natural, os gastos das atividades de escoamento, tratamento ou processamento e liquefação ou regaseificação, e os tributos previstos na legislação em vigor.

.....’ (NR)”

“**Art. 18-2.** Os arts. 2º e 42 da Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, passam a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 2º**
.....

II – custo em óleo: parcela da produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos, exigível unicamente em caso de descoberta comercial, correspondente aos custos e aos investimentos realizados pelo contratado na execução das atividades de exploração, avaliação, desenvolvimento, produção e desativação das instalações, e no caso de produção de gás natural os gastos das atividades de escoamento, tratamento ou processamento e liquefação ou regaseificação, conforme definidos na Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, sujeita a limites, prazos e condições estabelecidos em contrato;

.....” (NR)

‘**Art. 42.**
.....

§ 3º A ANP poderá prever a redução do valor dos royalties de gás natural estabelecido no § 1º para montante correspondente a, no mínimo, 2% (dois por cento) da produção no edital de licitação correspondente quando necessário para tornar viável a declaração de comercialidade.’ (NR)”

“**Art. 18-3.** Os arts. 27 e 28 da Lei nº 14.134, de 8 de abril de 2021, passam a vigorar com a seguinte redação:

‘**Art. 27.** Empresa ou consórcio de empresas constituídos sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, poderão receber autorização da ANP para construir e operar unidades de liquefação e regaseificação de gás natural, bem como gasodutos de transferência e de escoamento da produção, ainda que não sejam produtores de gás natural.

§ 1º A regulação da ANP deverá disciplinar a habilitação dos interessados e as condições para a outorga da autorização, bem como para a transferência de sua titularidade, respeitados os requisitos de proteção ambiental e segurança das instalações.

§ 2º O uso por terceiro de gasoduto de escoamento, de unidade de tratamento ou processamento de gás natural, de unidade de liquefação de gás natural ou regaseificação, poderá ser realizado na forma jurídica de contrato de prestação de serviço de escoamento ou contrato de cessão onerosa de capacidade, celebrado com o proprietário da instalação.

.....’ (NR)

‘**Art. 28.**
.....

§ 4º Em caso de controvérsia sobre o disposto neste artigo, caberá à ANP decidir sobre a matéria, considerado o código de conduta e prática de acesso à infraestrutura de que trata o § 2º deste artigo, podendo a ANP atuar de ofício na revisão da remuneração e condições contratuais do acesso a essas instalações quando existirem evidências de infração da ordem econômica, como o exercício abusivo de posição dominante.

.....’ (NR)”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

Ao relatório apresentado perante a COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 327, de 2021, do Deputado Christino Aureo, que *institui o Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten); e altera as Leis nºs 13.988, de 14 de abril de 2020, 11.484, de 31 de maio de 2007, e 9.991, de 24 de julho de 2000.*

Relator: Senador **LAÉRCIO OLIVEIRA**

I – RELATÓRIO

Esta complementação visa aprimorar o relatório apresentado na 30ª Reunião Extraordinária da CI, realizada em 22 de outubro de 2024, quando foi concedida vista coletiva aos membros da comissão. Na ocasião, alguns colegas contribuíram com sugestões e argumentos para o aprimoramento da proposição legislativa. Após vista coletiva, foram apresentadas cinco novas emendas, as quais detalho a seguir.

O Senador Esperidião Amin apresentou três emendas: nº 13, nº 14 e nº 16. A emenda nº 13 propõe incluir, entre os setores prioritários do PATEN, projetos que incentivem a fabricação, comercialização, aquisição e utilização de veículos pesados, máquinas agrícolas e outros veículos movidos a gás natural e biometano, além da conversão e substituição de motores a diesel em circulação para o uso desses combustíveis. A emenda nº 14 busca aprimorar o texto ao integrar a expressão “biometano” ao contexto da infraestrutura de gás natural. A emenda nº 16, por sua vez, se assemelha àquela apresentada no relatório lido na 30ª Reunião Extraordinária, mas exclui a proposta de redução a zero das alíquotas do Imposto de Importação (II), Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), PIS/PASEP e COFINS na importação ou aquisição de veículos, máquinas, insumos, peças e produtos intermediários necessários à fabricação de caminhões, ônibus, tratores e escavadeiras movidos a Gás Natural Liquefeito (GNL) ou Gás Natural Veicular (GNV) por um período de 10 anos

a partir da publicação da Lei, que tenham produção de similar nacional de igual performance.

A emenda nº 15, do Senador Otto Alencar, propõe a exclusão do art. 17 do PL nº 327, que altera a Lei nº 11.484, de 2007, relacionada ao Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores (Padis), para incluir acumuladores elétricos entre os beneficiários desse Programa.

A emenda nº 17, do Senador Alessandro Vieira, propõe a supressão dos artigos 17-8 e 17-9 do Capítulo IV do Projeto de Lei nº 327, de 2021.

É o relatório.

II – ANÁLISE

Compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), analisar as matérias que lhe são submetidas.

Considerando as análises do relatório, incluindo aspectos de constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 327, de 2021, bem como as contribuições recebidas, podemos aprimorar a proposta conforme segue.

Durante as discussões no Congresso Nacional sobre matérias relacionadas ao setor de energia, o PATEN emergiu como um dos pilares da economia verde e de baixo carbono. O programa foi concebido para viabilizar projetos variados que impulsionam a transição energética e a redução das emissões de carbono. Em síntese, o PATEN atua como uma espinha dorsal da economia sustentável, promovendo o crescimento econômico com base em princípios de baixo impacto ambiental e contribuindo significativamente para a construção de um futuro mais sustentável.

A Emenda nº 8, do Senador Eduardo Gomes e a Emenda nº 10, do Senador Fernando Farias têm como objetivo incluir as usinas hidrelétricas com capacidade superior a 50 MW entre os empreendimentos considerados prioritários. As UHEs desempenham um papel fundamental na matriz elétrica brasileira, sendo essenciais para a segurança energética e para a transição rumo

a uma matriz mais sustentável e diversificada, o que reforça a relevância da aprovação das emendas. Destaca-se, contudo, que a Emenda nº 10 apresenta maior abrangência em relação à Emenda nº 8, uma vez que também inclui as atividades de modernização no escopo do PATEN, tornando-a uma alternativa mais abrangente e adequada.

A Emenda nº 9, da Senadora Daniella Ribeiro e a Emenda nº 11, do Senador Rogério Carvalho propõem aperfeiçoamentos destinados a incluir, entre os empreendimentos prioritários, a infraestrutura, os serviços e os sistemas de transporte público ou de interesse público que promovam a descarbonização e a eficiência energética. A iniciativa é meritória pelo que propõe a setores de difícil abatimento.

Após reavaliar a Emenda nº 2, do Senador Esperidião Amin, considero que ela pode ser parcialmente acatada, permitindo que o PATEN abranja atividades destinadas a promover uma redução significativa nas emissões de gases de efeito estufa nas regiões carboníferas, bem como iniciativas voltadas à transição energética. Por outro lado, entendo que o mérito da Emenda nº 13, também de sua autoria, já está contemplado no próprio escopo do PATEN e poderá, porventura, ser adequadamente abordado na futura regulamentação da lei, após sanção.

Em relação à Emenda nº 14, do Senador Esperidião Amin, entendo que a regulação infralegal já é suficiente para tratar de eventuais questões relacionadas ao biometano. Isso se deve ao fato de que, ao atender as especificações técnicas estabelecidas pela ANP, o biometano passa a receber tratamento equivalente ao gás natural de origem fóssil no âmbito da regulação da infraestrutura.

Além disso, a emenda nº 16, igualmente do Senador Esperidião Amin, propõe a retirada do artigo 17-13, que reduzia a zero as alíquotas aplicáveis a importação e fabricação de ônibus, caminhões, tratores, e escavadeiras movidos a GNL e GNV, em conformidade ao último relatório apresentado. Entendo que, dada o novo texto que retira a proposta de capítulo IV, acaba por se perder o objeto, e, assim, a possibilidade de acatamento.

No tocante à Emenda nº 15, do Senador Otto Alencar, face ao diálogo e às discussões das últimas semanas, julgo que podemos acatá-la integralmente, da forma como fora proposta, corroborando para supressão do artigo 17, do Projeto ora em análise.

Por fim, a Emenda nº 17 do Senador Alessandro Vieira, que visa suprimir os artigos 17-8 e 17-9, entendemos pelo não acolhimento, uma vez que o texto em questão constava do Capítulo IV, proposto no relatório apresentado anteriormente, e não da proposição legislativa sob análise.

Em relação às discussões sobre o papel do gás natural na transição energética e aos debates realizados nas últimas semanas, reafirmo que as inovações propostas são altamente relevantes para o setor de gás natural, contribuindo para a transição energética e para o enfrentamento da urgência climática no curto e no médio prazo. Essas medidas proporcionam benefícios tanto para as empresas quanto para os consumidores, além de promover avanços estratégicos para o Brasil como um todo.

Apesar das minhas crenças e convicções, e do entendimento de que a implementação dos aperfeiçoamentos previamente submetidos a apreciação dos pares seria o caminho mais adequado para atender aos anseios em questão, reconheço que tais aprimoramentos podem ser realizados em momento oportuno, respeitando o tempo da política e o discernimento que ela traz aos meus nobres colegas.

Portanto, complemento o relatório anterior para que possamos, no âmbito do que foi proposto, avançar na deliberação dos demais itens que integram o PATEN.

III – VOTO

Diante do exposto, opinamos pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 327, de 2021, e no mérito votamos pela **aprovação** do PL nº 327, de 2021. Somos pela **aprovação** das emendas nº 8, 10 e 15 **integralmente**, e pelo **acolhimento parcial** das emendas nº 2, 9 e 11, na forma de emenda de relator, e pela **rejeição** das demais emendas, conforme segue:

EMENDA Nº - CI (PL nº 327, de 2021)

Acrescente-se o inciso V ao *caput* do art. 2º do Projeto de Lei nº 327, de 2021, conforme a seguinte redação:

“Art. 2º

V – estimular atividades relacionadas à transição energética em regiões carboníferas, visando:

- a) o desenvolvimento de setores econômicos que venham a substituir a atividade carbonífera; e
- b) o desenvolvimento de atividades que resultem na redução significativa das emissões de gases de efeito estufa da atividade carbonífera.

EMENDA Nº - CI

(PL nº 327, de 2021)

Alterem-se os §§ 1º e 2º do art. 3º, do Projeto de Lei nº 327, de 2021, e acrescente-se novo § 4º, conforme a seguinte redação:

“Art. 3º

§ 1º

I – desenvolvimento de tecnologias e produção de combustíveis que reduzam a emissão de gases do efeito estufa, como:

- a) etanol;
- b) combustível sustentável de aviação (SAF);
- c) biodiesel, diesel verde e combustíveis sintéticos de baixa emissão de carbono;
- d) biogás e biometano;
- e) hidrogênio de baixa emissão de carbono ou verde e seus derivados;
- f) captura e armazenamento de carbono;
- g) recuperação e valorização energética de resíduos sólidos;
- h) fissão e fusão nuclear;
- i) gás natural aplicado em substituição de fontes de maior emissão de gases do efeito estufa;
- j) produção de amônia, de amônia verde e derivados;

II – expansão e modernização da geração e transmissão de energia solar, eólica, nuclear, de biomassa, de gás natural, de biogás e biometano,

de centrais hidrelétricas de qualquer capacidade instalada e de outras fontes de energia renovável, inclusive em imóveis rurais;

III – substituição de matrizes energéticas com maior emissão de carbono por fontes de energia limpa;

IV – desenvolvimento de projetos de recuperação e valorização energética de resíduos.

V – desenvolvimento e integração dos sistemas de armazenamento de energia;

VI – capacitação técnica, pesquisa e desenvolvimento de soluções relacionadas a energia renovável;

VII – desenvolvimento da produção, transporte e distribuição de gás natural;

VIII – desenvolvimento de produção nacional de fertilizantes nitrogenados;

IX – descarbonização da matriz de transporte; e

X – desenvolvimento de projetos para a implantação de infraestrutura de abastecimento dos combustíveis descritos no inciso I, do § 1º deste artigo, inclusive para a instalação de novos postos de abastecimento.

§ 2º Os critérios de análise, os procedimentos e as condições para aprovação dos projetos de que trata o caput serão estabelecidos pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).

§ 3º Considera-se produtor e fornecedor independente de matéria-prima de biocombustível a pessoa física ou jurídica que explore atividade agropecuária e a destine à produção dos biocombustíveis de que trata este artigo ao cultivar terras próprias ou de terceiros.

§ 4º São considerados prioritários para fins de emissão dos valores mobiliários de que trata o artigo 2º, da Lei nº 12.431, de 24 de junho de 2011, e a Lei nº 14.801, de 9 de janeiro de 2024, nos projetos de investimento nos setores elencados nos incisos I ao X, do § 1º deste artigo.

.....”

EMENDA Nº - CI

(PL nº 327, de 2021)

Acrescente-se ao Projeto de Lei nº 327, de 2021, o art. 18, conforme segue:

“**Art. 18** Os projetos enquadrados no PATEN, os ativos de mobilidade logística nos segmentos rodoviário, ferroviário, hidroviário, incluindo caminhões fora de estrada e equipamentos agrícolas, ônibus e microônibus, movidos a biometano, biogás e gás natural na forma de GNC ou GNL, e a infraestrutura de abastecimento na forma de GNC ou GNL passam a ser elegíveis para recebimento de recursos do Fundo Nacional sobre Mudança do Clima, conforme § 4º do 5º da Lei nº 12.114, de 9 de dezembro de 2009.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 327, DE 2021

Institui o Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten); e altera as Leis nºs 13.988, de 14 de abril de 2020, 11.484, de 31 de maio de 2007, e 9.991, de 24 de julho de 2000.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

- Texto do projeto de lei da Câmara
- Legislação citada
- Projeto original

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1961871&filename=PL-327-2021



[Página da matéria](#)

Institui o Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten); e altera as Leis n°s 13.988, de 14 de abril de 2020, 11.484, de 31 de maio de 2007, e 9.991, de 24 de julho de 2000.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I
DO PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA (PATEN)

Art. 1º Esta Lei institui o Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten).

Parágrafo único. O Poder Executivo indicará por meio de decreto os órgãos responsáveis pela regulamentação, supervisão e execução do Paten.

Art. 2º Constituem objetivos do Paten:

I - fomentar o financiamento de projetos de desenvolvimento sustentável, especialmente aqueles relacionados a infraestrutura, a pesquisa tecnológica e a desenvolvimento de inovação tecnológica;

II - aproximar as instituições financiadoras das empresas interessadas em desenvolver projetos de desenvolvimento sustentável;

III - permitir a utilização de créditos detidos pelas pessoas jurídicas de direito privado perante a União como instrumento de financiamento; e

IV - promover a geração e o uso eficiente da energia de baixo carbono por meio de projetos sustentáveis alinhados aos compromissos de redução de emissão de gases de efeito estufa assumidos pelo Brasil, com especial atenção ao potencial

mitigador da utilização de tecnologias de geração de energia a partir da recuperação e da valorização energética de resíduos.

Art. 3º Para os fins desta Lei, consideram-se projetos de desenvolvimento sustentável aqueles destinados à execução de obras de infraestrutura, expansão ou implantação de parques de produção energética de matriz sustentável, à pesquisa tecnológica e ao desenvolvimento de inovação tecnológica que proporcionem benefícios socioambientais ou mitiguem impactos ao meio ambiente.

§ 1º Os projetos de que trata o *caput* deste artigo deverão estar relacionados aos seguintes setores prioritários:

I - desenvolvimento de tecnologia e produção de combustíveis renováveis e de baixo carbono, como:

- a) etanol;
- b) bioquerosene de aviação;
- c) *biodiesel*;
- d) biometano;
- e) hidrogênio de baixa emissão de carbono;
- f) energia com captura e armazenamento de carbono;

e

g) recuperação e valorização energética de resíduos sólidos;

II - expansão da produção e transmissão de energia solar, eólica, de biomassa, de gás natural, de biogás, de centrais hidrelétricas até 50 MW (cinquenta megawatts) e de outras fontes de energia renovável, inclusive em imóveis rurais, desenvolvimento e integração dos sistemas de armazenamento de energia, bem como capacitação técnica,

pesquisa e desenvolvimento de soluções relacionadas a energia renovável;

III - substituição de matrizes energéticas poluentes por fontes de energia renovável; e

IV - desenvolvimento de projetos de recuperação e valorização energética de resíduos.

§ 2º Os critérios de análise, os procedimentos e as condições para aprovação dos projetos serão estabelecidos na regulamentação desta Lei.

§ 3º Considera-se produtor e fornecedor independente de matéria-prima de biocombustível a pessoa física ou jurídica que, ao cultivar terras próprias ou de terceiros, explore atividade agropecuária e a destine à produção dos biocombustíveis de que trata este artigo.

Art. 4º O Paten compõe-se dos seguintes instrumentos:

I - Fundo de Garantias para o Desenvolvimento Sustentável (Fundo Verde); e

II - transação tributária condicionada ao investimento em desenvolvimento sustentável.

CAPÍTULO II

DO FUNDO DE GARANTIAS PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL (FUNDO VERDE)

Art. 5º Fica criado o Fundo de Garantias para o Desenvolvimento Sustentável (Fundo Verde), fundo de aval de natureza privada e patrimônio próprio, separado do patrimônio dos cotistas, que será sujeito a direitos e obrigações próprios, administrado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento

Econômico e Social (BNDES), com a finalidade de garantir, total ou parcialmente, o risco dos financiamentos concedidos por instituições financeiras para o desenvolvimento de projetos no âmbito do Paten.

Parágrafo único. O Fundo Verde será composto de créditos detidos por pessoas jurídicas de direito privado perante a União.

Art. 6º As pessoas jurídicas que tenham projeto de desenvolvimento sustentável aprovado, nos termos da regulamentação a que se refere o § 2º do art. 3º, poderão integralizar ao fundo de que trata o art. 5º desta Lei créditos de que sejam titulares perante a União.

§ 1º Poderão ser integralizados ao Fundo Verde:

I - precatórios e direitos creditórios decorrentes de decisões judiciais transitadas em julgado em face da União;
e

II - créditos tributários com Pedido Eletrônico de Restituição, Ressarcimento ou Reembolso deferido pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, relativos aos seguintes tributos:

- a) Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI);
- b) Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (Contribuição para o PIS/Pasep);
- c) Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidente na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços (Contribuição para o PIS/Pasep-Importação);

d) Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins);

e) Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior (Cofins-Importação).

§ 2º É vedada a integralização de créditos que sejam objeto de demanda judicial que possa alterar sua titularidade, validade ou exigibilidade, na primeira ou segunda instância judicial.

Art. 7º A pessoa jurídica que integralizar créditos ao Fundo Verde receberá quotas de participação em valor equivalente ao montante integralizado.

§ 1º A garantia disponibilizada pelo Fundo Verde será equivalente ao valor das quotas distribuídas.

§ 2º As quotas de participação no Fundo Verde são transferíveis, desde que ainda não tenham sido dadas em garantia, nos termos previstos na regulamentação desta Lei.

Art. 8º O crédito integralizado ao Fundo Verde, enquanto permanecer nessa condição, não poderá ser utilizado para compensações pela pessoa jurídica que o integralizar.

§ 1º Na hipótese de deferimento de pedido de restituição de crédito ou de pagamento de precatório integralizados, o valor será pago ao Fundo Verde, que o reterá até que seja realizada a complementação ou a substituição da garantia.

§ 2º A pessoa jurídica poderá complementar ou substituir a garantia por meio da integralização de dinheiro em espécie ou da utilização de instrumentos financeiros

autorizados na regulamentação desta Lei e aceitos pelo agente financeiro.

Art. 9º É autorizado à pessoa jurídica retirar os créditos integralizados ao Fundo Verde, mediante o cancelamento das quotas correspondentes, desde que resguardado o montante necessário para garantir as operações de financiamento contratadas.

Art. 10. A remuneração do administrador do Fundo Verde será definida em ato da autoridade monetária, vedada a remuneração do administrador em percentual superior a 1% a.a. (um por cento ao ano) sobre o valor dos ativos do Fundo Verde.

Art. 11. Os riscos de crédito assumidos no âmbito do Paten por instituições financeiras autorizadas a operar pelo Banco Central do Brasil, incluídas as cooperativas de crédito, serão garantidos pelas quotas do tomador regularmente constituídas.

Parágrafo único. Os agentes financeiros assegurarão que, no âmbito do Paten, a garantia pelo Fundo Verde seja concedida exclusivamente para financiamento de projetos aprovados em conformidade com o § 2º do art. 3º desta Lei, vedado ao agente financeiro prever contratualmente obrigação ou reter recursos para liquidação de débitos preexistentes.

Art. 12. A garantia concedida pelo Fundo Verde não implicará isenção dos tomadores de suas obrigações financeiras, os quais permanecerão sujeitos a todos os procedimentos de recuperação de crédito previstos na legislação.

Parágrafo único. A recuperação de créditos inadimplidos que excederem a garantia prestada pelo Fundo Verde

será realizada pelos agentes financeiros concedentes do crédito ou por terceiros contratados pelos referidos agentes, observados a legislação aplicável e os termos contratuais.

Art. 13. Na hipótese de inadimplemento do financiamento contratado, a execução da garantia ocorrerá por meio da transferência das quotas do Fundo Verde e do crédito subjacente ao agente financeiro.

§ 1º O agente financeiro que receber as quotas por qualquer razão, no âmbito do Fundo Verde, retirará os créditos subjacentes, mediante o cancelamento das respectivas quotas.

§ 2º Os créditos retirados nos termos do § 1º deste artigo manterão a mesma natureza jurídica que possuíam no momento de sua integralização pela pessoa jurídica financiada.

Art. 14. Poderão aderir ao Fundo Verde, por meio de convênio firmado com a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, desde que autorizem em lei específica a integralização de precatórios por eles expedidos e de créditos dos contribuintes referentes ao Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS).

Parágrafo único. Na hipótese de que trata o *caput* deste artigo, serão de responsabilidade do Estado, do Distrito Federal e dos Municípios a prévia verificação da validade e a homologação dos créditos que serão integralizados.

CAPÍTULO III

DA TRANSAÇÃO TRIBUTÁRIA CONDICIONADA AO INVESTIMENTO EM DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Art. 15. A pessoa jurídica que tenha projeto de desenvolvimento sustentável aprovado, nos termos da regulamentação a que se refere o § 2º do art. 3º desta Lei, poderá submeter proposta de transação individual de débitos que possua perante a União, suas autarquias e fundações públicas, nos termos da Lei nº 13.988, de 14 de abril de 2020.

§ 1º Em relação à hipótese de transação de que trata este artigo, o valor da parcela para pagamento do saldo dos valores transacionados poderá levar em consideração o cronograma de desembolsos para o investimento e a receita bruta auferida pelo respectivo projeto de desenvolvimento sustentável, observados os limites previstos no inciso III do § 2º do art. 11 da Lei nº 13.988, de 14 de abril de 2020, e no § 11 do art. 195 da Constituição Federal.

§ 2º Implicará a rescisão da transação a execução do projeto de desenvolvimento sustentável em desacordo com os termos e os prazos fixados em sua aprovação.

Art. 16. O art. 11 da Lei nº 13.988, de 14 de abril de 2020, passa a vigorar acrescido do seguinte § 13:

“Art. 11.

.....

§ 13. Sempre que possível, na celebração das transações, serão considerados e perseguidos objetivos e ações de desenvolvimento sustentável, devendo-se buscar efeitos socioambientais positivos a partir das concessões recíprocas que decorrerem do negócio.” (NR)

CAPÍTULO IV
DAS DEMAIS ALTERAÇÕES DA LEGISLAÇÃO

Art. 17. O *caput* do art. 2º da Lei nº 11.484, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso IV:

"Art. 2º

.....
IV - acumuladores elétricos e seus separadores, mesmo de forma quadrada ou retangular, classificados nos códigos 8507.60 e 8507.80 da NCM." (NR)

Art. 18. O art. 1º da Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 1º

.....
VIII - as concessionárias e as permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica poderão aplicar recursos de eficiência energética para instalar sistemas de geração de energia renovável em edificações pertencentes a associações comunitárias de natureza jurídica de direito privado sem fins lucrativos, quando tecnicamente viável e previamente autorizado pelo proprietário do prédio, com o objetivo de atender ao disposto no inciso V deste *caput* e aos objetivos do Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten).
.....

§ 4º A energia elétrica gerada pelo sistema renovável a que se refere o inciso VIII do *caput* deste artigo será destinada ao atendimento das necessidades da associação comunitária de natureza jurídica de direito privado sem fins lucrativos, e eventual excedente de energia elétrica deverá ser utilizado para fim de abastecimento, sem ônus, de unidade consumidora que atenda às condições estabelecidas nos incisos I ou II do *caput* do art. 2º da Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010.”(NR)

Art. 19. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de de 2024.

ARTHUR LIRA
Presidente



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 39/2024/SGM-P

Brasília, 21 de maio de 2024.

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

Assunto: **Envio de PL para apreciação**

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 327, de 2021, da Câmara dos Deputados, que “Institui o Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten); e altera as Leis nºs 13.988, de 14 de abril de 2020, 11.484, de 31 de maio de 2007, e 9.991, de 24 de julho de 2000”.

Atenciosamente,



ARTHUR LIRA
Presidente

LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>
 - art195_par11
- Lei nº 9.991, de 24 de Julho de 2000 - Lei do Desenvolvimento do Setor Elétrico - 9991/00
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2000;9991>
 - art1
- Lei nº 11.484, de 31 de Maio de 2007 - Lei de Incentivo à Indústria de TV Digital - 11484/07
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2007;11484>
 - art2_cpt
- Lei nº 12.212, de 20 de Janeiro de 2010 - LEI-12212-2010-01-20 - 12212/10
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2010;12212>
 - art2_cpt
- Lei nº 13.988, de 14 de Abril de 2020 - LEI-13988-2020-04-14 - 13988/20
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2020;13988>
 - art11
 - art11_par2_inc3

EMENDA Nº - CI
(ao PL 327/2021)

Acrescente-se § 5º ao art. 3º do Projeto, com a seguinte redação:

“Art. 3º

.....

§ 5º A União adotará ações para viabilizar a contratação da energia elétrica das usinas de recuperação energética de resíduos sólidos, de que trata o inciso IV, do § 1º, mediante a compra direta da energia elétrica por parte das concessionárias de distribuição de energia elétrica, cobrada na tarifa de energia elétrica na proporção dos consumidores atendidos, ou cobrada através do encargo de incentivo à energia renovável, nos termos do art. 13, inciso VI, Lei nº 10.438, de 2002, para fins de cumprimento das diretrizes previstas na Políticas Nacional de Resíduos Sólidos, nos termos da Lei nº 12.305, de 2010, e das metas previstas no Plano Nacional de Resíduos Sólidos (Planares).”

JUSTIFICAÇÃO

A inserção da presente emenda ao texto aprovado pela Câmara dos Deputados terá o cunho de viabilizar o projeto de recuperação energética de resíduos, trazendo para o Brasil vantagens econômicas, enérgicas, ambientais, de saúde pública, saneamento básico, empregabilidade e bem estar social, como veremos a seguir.

Atualmente, o Brasil descarta a maior parte dos resíduos sólidos urbanos (RSU) produzidos em aterros ou lixões, sendo que a disposição inadequada provoca o risco de contaminação dos recursos hídricos pelo chorume ou lixiviado, gerando como consequência a redução da água potável disponível no planeta, bem como ocasionando danos à saúde humana. Essa situação é evitável tendo em vista a possibilidade de utilização de processos tecnológicos disponíveis, em união com o meio ambiente.



A destinação dos resíduos é um desafio milenar para todas as civilizações. No mundo moderno, tem-se buscado soluções tecnológicas e estratégicas para evitar ao máximo a necessidade de aterramento, tendo em vista os atuais altos níveis de consumo e geração de resíduos, estes últimos, em quantidades monumentais.

Países membros da União Europeia, além dos Estados Unidos, China, Japão, Austrália, Singapura, Índia, entre outros incluíram a recuperação energética de resíduos como prioritário para tratamento de resíduos sólidos não recicláveis. A recuperação energética de resíduos, além de caracterizar destinação sustentável, de baixo carbono e alinhada com os princípios da economia circular, contribui para a geração de vapor, energia elétrica limpa, renovável e firme, atribuindo maior confiabilidade e estabilidade ao sistema elétrico.

Existem atualmente 3.000 usinas de recuperação energética de resíduos sólidos urbanos em todo o mundo (Ecoprog, 2023), e estas unidades estão totalmente alinhadas à Transição Energética.

No Brasil, até o momento, não há usinas de recuperação de energia de resíduos em operação comercial, havendo apenas projetos em desenvolvimento, além de uma única usina em construção: a Unidade de Recuperação Energética – URE Barueri, em São Paulo, com 20 MW de potência instalada.

Segundo estudos da Associação Internacional de Resíduos Sólidos (ISWA, 2015), o custo do atendimento em saúde à população afetada pela má gestão do lixo urbano é calculado entre US\$ 10 e US\$ 20 /ton (dólares por tonelada) de resíduo sólido urbano, o que equivale a uma média de 75 R\$/ton (reais por tonelada).

Considerando as 28 regiões metropolitanas do Brasil com mais de 1 milhão de habitantes, seria possível economizar cerca de R\$ 2,9 bilhões por ano, ou R\$ 116 bilhões em 40 anos somente em saúde pública. Estima-se também um custo evitado de R\$ 104 bilhões ao meio ambiente em 40 anos de operação da usina. No total, com a emenda, será possível evitar o custo de R\$ 220 bilhões, custo este superior ao próprio investimento para implantação das usinas (CAPEX). Nesse sentido, a inércia acaba se mostrando mais cara que o próprio investimento.



Nesse sentido, ao considerar que os resíduos produzidos nessas regiões populosas correspondem a 47% de todo o volume de resíduos produzidos no Brasil (RSU), verifica-se que, para recuperar a energia desses resíduos, serão necessários investimentos de R\$ 181,5 bilhões, com usinas totalizando 3,3 GW de potência instalada e **com a geração de 200 mil novos empregos**. Também haverá a tributação de R\$ 200 bilhões durante a operação da usina em 40 anos, e a mitigação de 86 milhões de toneladas de CO₂ equivalente por ano, ou seja, mais do que o suficiente para atender os compromissos assumidos pelo Brasil no Acordo de Paris (COP26) de redução das emissões de metano.

Vale ressaltar que os 13 países que mais investem em tratamento térmico de resíduos no mundo, estão também entre os 16 primeiros países no Índice de Saúde e Bem-Estar do Fórum Econômico Mundial. A instalação de usinas de recuperação energética de resíduos (URE) permite incomensuráveis benefícios à saúde da população, pois trata-se da solução de saneamento básico mais eficiente mundialmente para tratamento de resíduos sólidos urbanos em todo mundo.

Os locais onde as usinas de recuperação energética de resíduos (URE) foram implementadas apresentam também as taxas de reciclagem mais elevadas no mundo. No Brasil, elas permitiriam a recuperação de, em média, 23 kg de metais reciclados para cada tonelada de resíduo tratado. A implantação de usinas nas 28 regiões metropolitanas Brasileiras, com mais de 1 milhão de habitantes, teria potencial de recuperar mais de 800.000 toneladas de metais por ano.

O 5º Relatório do Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC, 2011) aponta que as usinas de recuperação energética são a forma mais eficaz para mitigação dos gases de efeito estufa dos resíduos sólidos urbanos. A disposição de resíduos sólidos sem o tratamento adequado gera Gases de Efeito Estufa (GEE) em face da emissão do gás metano (CH₄), que é 86 vezes mais nocivo do que o gás carbônico (CO₂) no horizonte de 20 anos.

Portanto, a recuperação energética dos resíduos sólidos se traduz em (i) benefícios energéticos, haja vista que contribui como fonte renovável e limpa de energia; (ii) benefícios ambientais, porquanto contribui para a mitigação de gases de efeito estufa e evita contaminação dos recursos hídricos, tão escassos; (iii) benefícios socioeconômicos, oriundos do desenvolvimento de tecnologia



nacional e emprego de mão de obra, nas várias etapas do processo da recuperação energética a partir dos resíduos. O desperdício, por outro lado, acarreta ônus para o poder público e para os cidadãos.

Vale destacar que a recuperação energética ainda recupera metais para a indústria, escória para a construção civil e rodovias, entre outros produtos que estão aderentes à economia circular, mediante o tratamento térmico da fração não reciclável dos resíduos sólidos.

Importante destacar que a emenda é imprescindível no seguinte sentido: Para o financiamento das usinas de recuperação energética de resíduos é necessária a receita relativa ao tratamento do resíduo - na forma de tarifa paga pelo gerador dos resíduos, e a venda da energia elétrica produzida - por meio de contratos de longo prazo para garantir a amortização dos investimentos.

Com isso, há necessidade de realização de licitação municipal para o recebimento de tarifa com garantia de fornecimento dos resíduos a longo prazo, e a venda antecipada da energia elétrica produzida no empreendimento, o que deverá ocorrer em uma única licitação, de modo a eliminar a insegurança jurídica da concessão, permitindo assim que investidores bem avaliados possam participar do processo.

Nesse sentido, a emenda propõe a criação de mecanismo administrado pela União para a compra direta da energia elétrica gerada pelas usinas de recuperação de energia de resíduos, o que irá garantir a viabilidade econômica e a necessária segurança jurídica ao processo, permitindo também que sejam atendidas as metas definidas no Plano Nacional de Resíduos Sólidos (PLANARES), aprovado pelo Decreto Federal nº 11.043, de 13 de abril de 2022, que prevê a implementação de 994 MW de potência instalada de usinas de recuperação energética até 2040.

O Programa Mensal da Operação (PMO) do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) aponta o acionamento de termoeletricas com custos que chegam a R\$ 3.000,00/MWh (megawatt-hora) todos os meses. A geração por meio da recuperação energética configura-se como uma termoeletrica inflexível que gera com disponibilidade de até 97%, em períodos contínuos de 8.000 a 8.500 horas/ano, representando uma fonte renovável com capacidade de substituir as



termoelétricas a combustíveis fósseis, que são mais caras, reduzindo assim os custos da geração de energia elétrica no Brasil.

Com uma tarifa de R\$ 750,00/MWh, que é a mesma tarifa atualizada no Valor de Referência (VRES) definido na Portaria MME nº 65/2018 para resíduos sólidos urbanos, e considerando o preço teto de uma usina a biomassa convencional a R\$ 400,00 MWh (preço teto atual para leilão de capacidade), haveria um impacto tarifário adicional de R\$ 350,00/MWh. Isso representa um acréscimo tarifário de R\$ 185 milhões por ano. Considerando o faturamento anual das distribuidoras de R\$ 300 bilhões por ano, segundo dados da ABRADEE de 2023, isso representa um acréscimo anual de 0,06% na tarifa do consumidor. Trata-se de um impacto tarifário desprezível (marginal) se considerados os efeitos positivos no saneamento básico, incluindo a redução significativa de gases de efeito estufa, propósitos que estão em sintonia com a campanha pela transição energética.

Vale ressaltar que o PROINFA foi um programa exitoso criado para incentivar fontes renováveis como eólica, biomassa e Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCH), que à época não tinham preços competitivos com as demais fontes e necessitavam de um programa de incentivo do Governo Federal, assim como é necessário hoje para viabilizar a recuperação energética de resíduos.

Instituído pela Lei nº 10.428, de 2002, o PROINFA previa a meta de 10% do consumo anual de energia elétrica no Brasil a ser alcançado em 20 anos. Até 2011, o PROINFA implementou 2,6 GW de potência instalada, o que contribuiu para a diversificação da matriz energética nacional, geração de cerca de 150 mil empregos, nacionalização de tecnologia em energia renovável e a redução de emissões de gases de efeito estufa equivalentes a aproximadamente 2,5 milhões de toneladas de CO₂eq/ano. Atualmente, as fontes eólica, biomassa e PCH, incentivadas pelo PROINFA, somam 23% da demanda nacional (ABSOLAR, 2024) e tornaram o Brasil referência mundial nessas energias renováveis.

Caberá a União a regulamentação e a alocação dos custos da recuperação energética como “outras fontes renováveis”, de que trata o art. 13, inciso VI, Lei nº 10.438, de 2002, assim como avaliar periodicamente o preço da tarifa suficiente para viabilizar os projetos, em cooperação com Estados e Municípios, de modo a implementar as usinas de recuperação energética,



atendendo as metas do Plano Nacional de Resíduos Sólidos (PLANARES) e da Política Nacional de Mudanças Climáticas (PNMC).

Neste sentido, deve a emenda proposta ser acolhida, tendo em vista os resultados positivos da recuperação energética de resíduos para o Brasil, promovendo ganhos econômicos, ambientais e sociais. Enfrentando o problema do descarte inadequado de resíduos, esta medida visa à produção de energia limpa, economia em saúde e meio ambiente, além de criar empregos e reduzir emissões de gases de efeito estufa, garantindo viabilidade econômica e segurança para investidores através de licitações unificadas e o cumprimento das metas do Planares e do Acordo de Paris, a emenda representa um avanço significativo para o país rumo à sustentabilidade e a transição energética.

Sala da comissão, 23 de maio de 2024.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Senador Esperidião Amin

EMENDA Nº - CI
(ao PL 327/2021)

Dê-se nova redação aos incisos III e IV do *caput* do art. 2º, ao *caput* do art. 3º e aos incisos III e IV do § 1º do art. 3º; e acrescentem-se inciso V ao *caput* do art. 2º e inciso V ao § 1º do art. 3º do Projeto, nos termos a seguir:

“**Art. 2º**

.....

III – permitir a utilização de créditos detidos pelas pessoas jurídicas de direito privado perante a União como instrumento de financiamento;

IV – promover a geração e o uso eficiente da energia de baixo carbono por meio de projetos sustentáveis alinhados aos compromissos de redução de emissão de gases de efeito estufa assumidos pelo Brasil, com especial atenção ao potencial mitigador da utilização de tecnologias de geração de energia a partir da recuperação e da valorização energética de resíduos;

V – estimular as seguintes atividades relacionadas à transição energética justa em regiões carboníferas:

a) desenvolvimento de empresas e setores econômicos que venham contribuir para o desenvolvimento das regiões carboníferas;

b) desenvolvimento de atividades que resultem na redução das emissões de gases de efeito estufa da atividade carbonífera e na utilização de resíduos;

c) geração de novos negócios a partir do carbono sustentável e subprodutos.”

“**Art. 3º** Para os fins desta Lei, consideram-se projetos de desenvolvimento sustentável aqueles destinados à execução de obras de infraestrutura, expansão ou implantação de parques de produção energética de matriz sustentável ou de carbono sustentável, à pesquisa tecnológica e



ao desenvolvimento de inovação tecnológica que proporcionem benefícios socioambientais ou mitiguem impactos ao meio ambiente.

§ 1º

.....

III – substituição de matrizes energéticas poluentes por fontes de energia renovável ou de carbono sustentável; e

IV – desenvolvimento de projetos de recuperação e valorização energética de resíduos;

V – desenvolvimento de empresas e setores econômicos que venham a substituir atividades relacionadas a fontes poluentes.

..... ”

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei (PL) nº 327, de 2021, tem como finalidade instituir o Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten). Para tanto, a proposição cria dois incentivos: o Fundo de Garantias para o Desenvolvimento Sustentável (Fundo Verde) e a transação tributária condicionada ao investimento em desenvolvimento sustentável. O objetivo é promover atividades que estimulem a redução das emissões de CO₂.

Considerando os objetivos da proposição, entendemos que há um importante aperfeiçoamento que merece ser feito. A transição energética é um movimento mundial que busca descarbonizar a economia. Para tanto, as fontes renováveis têm recebido muitos estímulos, a exemplo do proposto pelo PL nº 327, de 2021. Ao mesmo tempo, vêm sendo introduzidos desestímulos ao uso de combustíveis fósseis. Esse movimento, todavia, gera impactos econômico significativos nas regiões que hoje dependem desses combustíveis fósseis. Em razão disso, uma preocupação da transição energética é criar condições para que as comunidades que hoje dependem da exploração de combustíveis fósseis desenvolvam atividades alinhadas à economia de baixo carbono. Observe-se, nesse sentido, os investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação que o setor



carbonífero tem feito para que a geração de energia elétrica a partir do carvão mineral seja neutra em carbono.

Dessa forma, entendemos que o PL deveria ser emendado para garantir que o Paten também alcance projetos relacionados à transição energética em regiões carboníferas. As regiões carboníferas, que até hoje são importantes para garantir a segurança energética brasileira, carecem de recursos para financiar a diversificação de suas economias em favor das atividades de baixo carbono. Além disso, dinamizar as regiões que hoje dependem economicamente do carvão certamente contribuirá para desenvolver atividades produtivas de baixo carbono. Nesse contexto, propomos alterar o PL nº 327, de 2021, para permitir que recursos do Paten sejam destinados a atividades relacionadas à transição energética justa em regiões carboníferas, quais sejam: desenvolvimento de empresas e setores econômicos que venham a contribuir com o desenvolvimento econômico das regiões mineiras e reduzir as emissões de gases de efeito estufa. Trata-se de aperfeiçoamento que aproxima o PL de uma transição energética justa e inclusiva.

Contamos com o apoio das Senadoras e Senadores para a aprovação dessa emenda ao PL nº 327, de 2021.

Sala da comissão, 6 de junho de 2024.

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)



PL 327/2021
00003

EMENDA Nº – CI
(ao PL nº 327, de 2021)

SF/24421.22746-64

Institui o Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten); e altera as Leis nºs 13.988, de 14 de abril de 2020, 11.484, de 31 de maio de 2007, e 9.991, de 24 de julho de 2000, e nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, para igualar o prazo de 30 (trinta) meses para que os minigeradores iniciem a injeção de energia, independentemente da fonte.

Modifique-se o Projeto de Lei nº 327, de 2021, com modificação da Ementa e acréscimo, onde couber, de dispositivo modificativo da Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022:

Art. XX O Art. 26, da Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 26.

.....

§3º

I – 120 (cento e vinte) dias para microgeradores distribuídos, independentemente da fonte;

II – 30 (trinta) meses para minigeradores, independentemente da fonte.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

Não faz sentido a previsão de prazos para início da injeção de energia pela central geradora de minigeradores, de acordo com a fonte.

Nos termos previstos atualmente no texto da Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, os pretendentes a minigeradores de energia solar são desprivilegiados e desestimulados a realizar investimentos, pois o prazo reduzido de 12 (doze) meses para a modalidade pode inviabilizar o atendimento da exigência legal e, conseqüentemente, trazer prejuízos a eles.

Independentemente da fonte, são necessários projetos, investimentos e contratações de executores de serviços, o que, no mais das vezes, demanda tempo e frequentes



Assinado eletronicamente, por Sen. Irajá

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8221637563>

ajustes. Portanto, é mais do que justo que o prazo razoável e racional de 30 (trinta) meses para as demais modalidades de minigeração seja estendido para a energia solar.

SF/24421.22746-64



Assinado eletronicamente, por Sen. Irajá

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8221637563>

EMENDA Nº - CI
(ao PL 327/2021)

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

Item 1 – Dê-se ao art. 18 do Projeto a seguinte redação:

“**Art. 18.** A Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2002, passa a vigorar com a seguinte alteração ao seu art. 1º, e com a revogação dos incisos I, III e IV do referido art. 1º:

.....”

Item 2 – Dê-se nova redação ao *caput* do art. 1º, ao inciso VIII do *caput* do art. 1º e ao art. 19, todos da Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000, na forma proposta pelo art. 18 do Projeto, nos termos a seguir:

“**Art. 1º** As concessionárias e permissionárias de serviços públicos de distribuição de energia elétrica ficam obrigadas a aplicar, anualmente, o montante de, no mínimo, cinquenta centésimos por cento de sua receita operacional líquida em pesquisa e desenvolvimento do setor elétrico e, no mínimo, cinquenta centésimos por cento dessa mesma receita em programas de eficiência energética no uso final, observado o seguinte:

.....

VIII – as concessionárias e as permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica poderão aplicar recursos de eficiência energética para instalar sistemas de geração de energia renovável em edificações pertencentes a associações comunitárias de natureza jurídica de direito privado sem fins lucrativos, localizados em comunidades populares de baixa renda e que atendem a essas comunidades, quando tecnicamente viável e previamente autorizado pelo proprietário do prédio, com o objetivo de atender ao disposto no inciso V deste *caput* e aos objetivos do Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten).

.....” (NR)



“**Art. 19.** Ficam revogados os incisos I, III e IV do caput do art. 1º da Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A atual redação da Lei nº 9.991 de 2000, por meio do seu parágrafo primeiro, prevê a redução dos recursos destinados à Eficiência Energética (EE) de 0,50% para 0,25% da receita operacional líquida (ROL) das distribuidoras de energia elétrica a partir de janeiro de 2026. Em contrapartida, aumentar-se-á os percentuais de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) de 0,50% para 0,75% da ROL.

O Congresso Nacional, por diversas vezes, alterou o artigo primeiro da referida Lei com o objetivo de prorrogar o período em que o percentual mínimo de aplicação da Receita Operacional Líquida (ROL) em ações de eficiência energética por parte das distribuidoras de energia elétrica ficaria mantido em 0,50%, evitando sua redução para 0,25%.

A última alteração ocorreu em 2023, por meio da Lei 14.514/2022, que estabeleceu que os percentuais mínimos para P&D e EE ficariam idênticos a 0,5% da ROL até dezembro de 2025. Ou seja, desde que a Lei 9.991/00 foi criada, há quase 25 anos, nunca vigorou a redação de seu caput, demonstrando a vontade do congresso em manter forte o programa de eficiência energética.

Cabe destacar que, enquanto P&D é alvo de recolhimento de recursos proporcional à ROL para toda a cadeia de fornecimento de energia elétrica - Geração, Transmissão e Distribuição -, a parcela destinada à EE somente é apurada e aplicada pelas Distribuidoras de energia.

Desta forma, aparenta-se bastante arrazoado manter-se equiparadas as fontes de recursos para os programas de P&D e EE.

Vale destacar o estudo apresentado na Nota Técnica nº 34/2021/DDE/SPE (SEI/MME – 0550942), emitida em 05/11/2021 pelo Ministério de Minas e Energia, relativo ao processo nº 48300.001337/2021-19. O resultado do estudo concluiu que o avanço da eficiência energética é um vetor de desenvolvimento e qualidade de vida para as pessoas, pois contribui para a sustentabilidade,



preservação do meio ambiente, competitividade, responsabilidade social e geração de empregos.

Um dos destaques do relatório é que as ações de eficiência energética são responsáveis por uma economia de, aproximadamente, 9.000 GWh/ano e uma retirada de demanda na ponta de 2,8 MW. Isso equivale à energia gasta mensalmente por 6,8 milhões de famílias de baixa renda, consumindo em média 110 kWh/mês.

Outra constatação foi a de que para cada R\$79,00 investidos em eficiência energética é economizado 1MWh. Em outras palavras, quando a maioria da sociedade Brasileira paga mais de R\$ 1,00 por kWh, incluídas as bandeiras tarifárias e impostos, não se pode fechar os olhos para a constatação de que o custo para se economizar 1 kWh seja inferior a R\$ 0,079 (inferior a 8 centavos de real).

Quando se fala em números, os resultados dos investimentos em EE nos últimos anos também traduzem a importância desse programa. Segundo dados da Aneel, 56,6% da economia de energia com ações de eficiência energética veio de projetos voltados à população de baixa renda, que representou na última década 18,8% dos investimentos em dos projetos.

Em seu turno, de acordo com o Regulador, 13,13% da economia de energia veio de projetos voltados à tipologia Poder Público, que representou na última década 15,56% dos investimentos em dos projetos do PEE. Houve, ainda, investimentos da ordem de 24,3% do total aplicado nos últimos dez anos voltado à melhoria e maior eficiência da Iluminação Pública municipal.

Demonstra-se, portanto, o caráter social e a focalização de iniciativas em populações menos assistidas, bem como a aplicação expressiva de recursos voltados ao bem-estar da sociedade como um todo.

Complementarmente, no item 4.3 da Nota Técnica nº 36/2021/DDE/SPE (SEI/MME – 0559998) do Ministério de Minas e Energia, relativo ao processo nº 48300.001407/2021-39, emitida no dia 03/12/2021, conclui-se que a Eficiência Energética tem cada vez maior relevância, tanto no cenário nacional quanto no internacional, bem como assegura de forma direta a energia para movimentar as atividades econômicas, a produção e o consumo. Ademais, com ações de



baixo e médio custo, postergam investimentos vultosos na expansão do setor elétrico, além de gerar empregos qualificados e renda, e ainda estimular a produção industrial de equipamentos eficientes o que, principalmente, reverbera na qualidade de vida dos indivíduos.

De tal sorte que o estudo supracitado recomenda a fixação e manutenção do percentual mínimo de 0,5% da ROL para ações de eficiência energética.

Importante frisar que as ações de Eficiência Energética desenvolvidas pelo Programa de Eficiência Energética da Aneel (PEE) e pelo PROCEL trazem enormes benefícios para os clientes atendidos, pois têm a capacidade de redução das contas de energia, além de contribuir para superar a crise energética e diminuição do custo de expansão do setor elétrico brasileiro.

Tanto o PEE quanto o PROCEL focam em ações de caráter social ao proporcionar acesso a tecnologias de baixo consumo de energia elétrica # como iluminação LED, painéis de energia solar fotovoltaica, geladeiras # aos clientes de baixa renda e aos prédios públicos que prestam serviço à população, como hospitais e escolas.

Com relação aos impactos diretos, os recursos de EE ainda contribuem para conhecimento de estudantes da iniciativa pública e privada. A Olimpíada Nacional de Energia Elétrica – ONEE, por exemplo, tem como objetivo transmitir informações aos estudantes sobre o uso racional da energia elétrica, além de apoiar a criação de uma geração de consumidores conscientes.

Além dos projetos que beneficiam diretamente a população, por meio de ações visando os consumidores de menor renda, o poder público e outras esferas de atuação, os recursos de EE também promovem benefícios por meio do Procel. Este órgão federal, atua em diversas áreas, como Selo Procel, indústria, edificações, poder público e iluminação pública.

Com relação às perspectivas futuras, o Plano Decenal de Expansão de Energia 2031 (PDE 2031) publicado pelo MME, em sua página 255, afirma:

“No que tange aos ganhos de eficiência no consumo de eletricidade, estima-se que atinjam cerca de 32 TWh em 2031 (aproximadamente 4% do



consumo total previsto de eletricidade nesse ano), correspondente à eletricidade gerada por uma usina hidrelétrica com potência instalada de cerca de 7 GW, equivalente à potência da parte brasileira da Usina de Itaipu.

Adicionalmente, no que se refere à projeção de ganhos de eficiência energética no consumo de combustíveis, estima-se que atinjam cerca de 14,5 milhões de tep no ano de 2029 (5,5% do consumo de combustíveis nesse ano). Tal número, se expresso em barris equivalentes de petróleo, corresponde a cerca de 290 mil barris por dia, ou aproximadamente 10% do petróleo produzido no país em 2020.”

Diante o exposto, nota-se que são muitos os ganhos para a sociedade com a alteração legal ora proposta. Assim, considerando que resta evidente a importância de se manter nos níveis atuais o montante de recursos direcionados à eficiência energética, propomos, por meio desta emenda, fixar, em definitivo, o percentual mínimo de aplicação em 0,50% da ROL, como atualmente em vigor.

No que tange à focalização de usuários para receberem iniciativas de energia renovável com recursos do PEE, torna-se relevante cercear a aplicação dos recursos a associações comunitárias de natureza jurídica de direito privado sem fins lucrativos com caráter social, as quais atendam a comunidades populares.

Por fim, entendemos prudente excluir a proposta de inclusão do parágrafo 4º ao art. 1º da Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000. Como justificativa, entende-se que com a supressão do parágrafo 4º, os excedentes/créditos ficam implicitamente vinculados às associações comunitárias. Dota, portanto, de um sinal para que a planta de geração distribuída seja dimensionada para atender às necessidades exclusivas da (s) unidade (s) consumidora (s) da associação comunitária.

Em que pese a intenção do legislador de ampliar os benefícios aos usuários de baixa renda, entende-se que a soma de subsídios é nociva à sociedade como um todo. Até pode-se ponderar que os excedentes podem vir a reduzir a CDE vinculada à tarifa social para o Baixa Renda, o que de fato ocorrerá. Contudo, a transferência de excedentes à unidade consumidora de baixa renda causará



distorção ao ampliar os subsídios cruzados devido ao não pagamento da Fio B e encargos, como está previsto na Lei 14.300/22.

Além disso, entendemos que há um vício de legalidade no PL proposto, pois não se pode aplicar excedentes para usuários que não façam parte de MMGD compartilhada ou remota. Em outras palavras, os usuários de baixa renda não têm relação vinculante com as associações comunitárias.

Sala da comissão, 4 de julho de 2024.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Fernando Farias

EMENDA Nº - CI
(ao PL 327/2021)

Acrescentem-se inciso III ao *caput* do art. 4º, art. 15-1 e Capítulo III-1 antes do Capítulo IV do Projeto, com a seguinte redação:

“Art. 4º

.....

III – majoração temporária do percentual de aproveitamento dos prejuízos fiscais condicionada ao investimento em desenvolvimento sustentável.”

“Art. 15-1. A transação a que se refere o art. 15 desta Lei poderá contemplar a utilização de créditos de prejuízo fiscal e de base de cálculo negativa da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), na apuração do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e da CSLL, até o limite de 90% (noventa por cento) do saldo remanescente após a incidência dos descontos, se houver.

Parágrafo único. A hipótese descrita no *caput* deste artigo constitui regra especial em relação ao art. 11, *caput*, IV, da Lei nº 13.988, de 14 de abril de 2020.”

“CAPÍTULO III-1

Da majoração temporária do percentual de aproveitamento dos prejuízos fiscais condicionada ao investimento em desenvolvimento sustentável

Art. 16-1. A pessoa jurídica que tem projeto de desenvolvimento sustentável aprovado, nos termos da regulamentação a que se refere o § 2º do art. 3º desta Lei, poderá, mediante requerimento, utilizar créditos próprios de prejuízo fiscal e de base de cálculo negativa da CSLL, na apuração do IRPJ e da CSLL.

§ 1º O aproveitamento dos prejuízos fiscais na apuração do IRPJ e da CSLL referidos no *caput* pode observar, em cada período de apuração, o limite de 45% (quarenta e cinco por cento) do lucro líquido ajustado, em vez do percentual de 30% (trinta por cento) previstos em outras leis.



§ 2º O disposto neste artigo aplica-se até 31 de dezembro de 2027.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A inserção da presente emenda ao texto aprovado pela Câmara dos Deputados tem por objetivo estimular que empresas do lucro real, isto é, aquelas com maior capacidade financeira, invistam em projetos de desenvolvimento sustentável, nos termos do Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten). Para tanto, foca-se em duas alterações, ambas relacionadas ao manejo do prejuízo fiscal como mecanismo de fomento.

A primeira é o aumento do limite percentual de utilização do prejuízo fiscal em transações tributárias. Atualmente, a Lei nº 13.988, de 14 de abril de 2020, prevê o limite de 70% (art. 11, *caput*, IV, da Lei nº 13.988, de 2020) para a utilização de tais créditos nos acordos. A proposta desta Emenda é elevar o limite para 90% para as pessoas jurídicas que tenham projeto de desenvolvimento sustentável aprovado, nos termos da regulamentação a que se refere o § 2º do art. 3º da futura Lei do Paten, de maneira que exista uma diferenciação benéfica em prol das empresas preocupadas com particularidades energéticas, ambientais, de saúde pública, de saneamento básico, entre outras.

A segunda alteração pretende aumentar o limite para aproveitamento do prejuízo fiscal de 30% para 45%, até 31 de dezembro de 2027, para as pessoas jurídicas que tenham projeto de desenvolvimento sustentável aprovado, nos termos da regulamentação a que se refere o § 2º do art. 3º da futura Lei do Paten.

Essa modelagem possibilita o encontro de dois importantes interesses: de um lado, a eliminação dos estoques de prejuízos fiscais das empresas; e, do outro lado, o desenvolvimento sustentável. Com esse mecanismo, pessoas jurídicas contribuintes da CSLL e do IRPJ poderão ter maior capacidade para investir em projetos agraciados pelo Paten, seja por ter um maior incentivo na transação tributária, com a eliminação de passivos estratégicos, seja por ter uma maior



disponibilidade financeira com o aumento do percentual para aproveitamento do prejuízo fiscal.

Observe-se, ainda, que o pequeno aumento e a limitação temporal até o final de 2027 fornecem previsibilidade para o Poder Público em relação ao uso do prejuízo fiscal e garante segurança jurídica na calibração dos recursos disponíveis e do fluxo financeiro para o Estado.

Ademais, a definição do limite do percentual disponível para a empresa aproveitar de prejuízo fiscal faz parte da discricionariedade que compõe a política tributária, cuja agenda é orientada fortemente por interesses ambientais. Nesse sentido, a discricionariedade é bem evidenciada no principal julgamento pelo Supremo Tribunal Federal sobre o Tema, Recurso Extraordinário nº 591.340/SP, de 27 de junho de 2019, cujo voto vencedor, do Ministro Alexandre Moraes, assevera: “Esse limite poderia ser 20%, poderia ser 40% ou esse limite poderia não existir. (...). No meu ponto de vista, a Constituição não impõe, **permite uma faculdade legal - a discricionariedade do Congresso Nacional**, desde que respeitados os princípios do Sistema Tributário Nacional, os quais efetivamente foram respeitados, e essa série de precedentes assim os demonstra - de compensabilidade fiscal. Aqui, é uma benesse ao contribuinte que **poderia ser maior**, menor ou nem existir”.

Além disso, realça-se que o prejuízo fiscal é cada vez mais reconhecido, normativa e doutrinariamente, como um direito do contribuinte na quitação de seus débitos (um ativo independente) do que como um mero ajuste tributário, de modo que as alterações propostas seguem a tendência de incorporar o prejuízo fiscal ao patrimônio da pessoa jurídica. Por exemplo, diversos textos legais já utilizam o prejuízo fiscal como um crédito/ativo passível de utilização para quitação de tributo, multas, juros de mora ou encargo legal como ocorre com as leis que dispõem sobre transações e parcelamentos tributários (*vide* lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2017).

Por fim, o fortalecimento da transação tributária e do aproveitamento do prejuízo fiscal alivia a litigiosidade da relação entre o fisco e o contribuinte, contribuindo para uma política fiscal mais harmônica e calibrada com os



novos rumos do desenvolvimento, que perpassam por um desenvolvimento ecologicamente sustentável.

Desse modo, com esses instrumentos, incrementa-se o arcabouço de incentivos jurídicos em prol de projetos de desenvolvimento sustentável, especialmente aqueles relacionados à infraestrutura, à pesquisa tecnológica, ao desenvolvimento de inovação tecnológica e à geração e uso eficiente da energia de baixo carbono.

Pelo exposto, peço o apoio das nobres Senadoras e dos nobres Senadores para a aprovação desta Emenda, que é essencial para o fomento da transição energética do Brasil.

Sala da comissão, 27 de maio de 2024.

Senador Fernando Farias
(MDB - AL)



EMENDA Nº - CI
(ao PL 327/2021)

Altere-se o § 2º do art. 7º do Projeto de Lei nº 327/2021, com a seguinte redação:

“Art.7º.....
.....

§ 2º As quotas de participação no Fundo Verde são transferíveis entre empresas com a mesma raiz de Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ), desde que ainda não tenham sido dadas em garantia, nos termos previstos na regulamentação desta Lei.”

JUSTIFICAÇÃO

O PATEN visa a incentivar a transição energética por meio do uso de recursos tributários não utilizados.

A transferência dos créditos integralizados ao Fundo Verde é viável, contudo, deve ser limitada às empresas com mesma raiz de Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ), para não desvirtuar o objetivo da lei e nem beneficiar outras empresas que não sejam titulares de créditos detidos perante a União.

A presente emenda visa manter o espírito do PATEN, com foco em um desenvolvimento econômico justo e isonômico, sem subterfúgios que direcionem créditos a empresas que não detenham originalmente o direito.

Sala da comissão, 10 de setembro de 2024.

Senador Eduardo Gomes
(PL - TO)





SENADO FEDERAL

EMENDA Nº - CI (ao PL 327/2021)

Dê-se ao inciso II do § 1º do art. 3º do Projeto a seguinte redação:

“Art. 3º

§ 1º

.....

II – expansão da produção e transmissão de energia solar, eólica, de biomassa, de gás natural, de biogás, de centrais hidrelétricas **de qualquer capacidade instalada** e de outras fontes de energia renovável, inclusive em imóveis rurais, desenvolvimento e integração dos sistemas de armazenamento de energia, bem como capacitação técnica, pesquisa e desenvolvimento de soluções relacionadas a energia renovável;

.....”

JUSTIFICAÇÃO

O PATEN visa a incentivar a transição energética por meio do uso de recursos tributários não utilizados.

As usinas hidrelétricas de qualquer porte contribuem para a manutenção da renovabilidade e para a segurança do sistema elétrico, garantindo atendimento instantâneo à demanda de energia elétrica.

A presente emenda visa incluir hidrelétricas de qualquer capacidade instalada nos setores prioritários para expansão da produção e transmissão de energia, com o objetivo de agregar projetos de expansão por todas as fontes de energia de baixo carbono, ampliando as possibilidades de êxito do programa



e contribuindo para o desenvolvimento sustentável do país com a inserção de energia limpa e renovável.

Nesse sentido, é fundamental a busca constante de coerência nesse tipo de ações e, principalmente, a isonomia entre as fontes que reconhecidamente são indispensáveis para o sucesso da transição energética.

Sala da comissão, 12 de setembro de 2024.

Senador Eduardo Gomes
(PL - TO)





SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Daniella Ribeiro

EMENDA Nº - CI
(ao PL 327/2021)

Acrescente-se inciso V ao § 1º do art. 3º do Projeto, com a seguinte redação:

“Art. 3º

§ 1º

.....

V – infraestrutura, serviços e sistemas de transporte público ou de interesse público que promovam a descarbonização e a maior eficiência energética.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão de serviços e sistemas de transporte público no Programa de Aceleração da Transição Energética (PATEN) é fundamental para garantir uma transição energética mais eficiente e sustentável. O transporte é uma atividade essencial para o desenvolvimento econômico e social, e sua regulação é crucial para assegurar que ele funcione de maneira segura, acessível e eficiente.

A proposta desta emenda é priorizar a infraestrutura de transporte público que contribua para a descarbonização e a eficiência energética. Isso significa que o PATEN deve incentivar o uso de tecnologias e soluções que reduzam a emissão de gases poluentes e promovam um uso mais racional da energia. Ao priorizar o transporte coletivo em detrimento do transporte individual, a emenda reforça a importância de soluções que ajudem a reduzir a poluição, o trânsito nas cidades e o uso excessivo de espaço público.



Além disso, essa abordagem promove o desenvolvimento de um sistema de mobilidade mais integrado e sustentável, atendendo tanto as áreas urbanas quanto regionais. Com isso, será possível não só melhorar a qualidade de vida da população, mas também contribuir significativamente para os compromissos do Brasil em reduzir suas emissões de carbono e mitigar os impactos ambientais.

Portanto, essa emenda é essencial para garantir que as políticas de transporte estejam alinhadas aos princípios da transição energética, promovendo um futuro mais sustentável e eficiente para as cidades e regiões do país.

Sala da comissão, de de .

Senadora Daniella Ribeiro
(PSD - PB)





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Farias

EMENDA Nº
(ao PL 327/2021)

Dê-se ao Caput do art. 3º e ao inciso II do § 1º do art. 3º do Projeto a seguinte redação:

“Art. 3º Para os fins desta Lei, consideram-se projetos de desenvolvimento sustentável aqueles destinados à execução de obras de infraestrutura, modernização, expansão ou implantação de parques de produção energética de matriz sustentável, à pesquisa tecnológica e ao desenvolvimento de inovação tecnológica que proporcionem benefícios socioambientais ou mitiguem impactos ao meio ambiente.

§1º.....

II – expansão da produção e transmissão de energia solar, eólica, de biomassa, de gás natural, de biogás, de centrais hidrelétricas de qualquer capacidade instalada e de outras fontes de energia renovável, inclusive em imóveis rurais, desenvolvimento e integração dos sistemas de armazenamento de energia, bem como capacitação técnica, pesquisa e desenvolvimento de soluções relacionadas a energia renovável;

.....”

JUSTIFICAÇÃO

O PATEN visa a incentivar a transição energética por meio do uso de recursos tributários não utilizados.



As usinas hidrelétricas de qualquer porte contribuem para a manutenção da renovabilidade e para a segurança do sistema elétrico, garantindo atendimento instantâneo à demanda de energia elétrica.

A presente emenda visa incluir hidrelétricas de qualquer capacidade instalada nos setores prioritários para expansão da produção e transmissão de energia, com o objetivo de agregar projetos de expansão por todas as fontes de energia de baixo carbono, ampliando as possibilidades de êxito do programa e contribuindo para o desenvolvimento sustentável do país com a inserção de energia limpa e renovável.

Segundo projeções da ABRAGE – Associação Brasileira de Empresas Geradoras de Energia Elétrica, o Brasil tem potencial para aumentar sua capacidade de geração de energia, por meio de hidrelétricas, em 86,4 GW (oitenta e seis inteiros e quatro décimos gigawatts). Somente com o aprimoramento das geradoras já existentes seria possível um acréscimo de 18,4 GW (dezoito inteiros e quatro décimos gigawatts), sendo desse total: 11 GW (onze gigawatts) em modernização e mais 7 GW (sete gigawatts) utilizando espaços nas usinas para novas unidades geradoras.

Nesse sentido, é fundamental a busca constante de coerência nesse tipo de ações e, principalmente, a isonomia entre as fontes que reconhecidamente são indispensáveis para o sucesso da transição energética.

Sala da comissão, 7 de outubro de 2024.

Senador Fernando Farias
(MDB - AL)





SENADO FEDERAL
Senador Rogério Carvalho

EMENDA Nº - CI
(ao PL 327/2021)

Acrescente-se inciso V ao § 1º do art. 3º do Projeto, com a seguinte redação:

“Art. 3º

§ 1º

.....

V – infraestrutura, serviços e sistemas de transporte público ou de interesse público que promovam a descarbonização e a maior eficiência energética.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda aditiva visa incluir o inciso V no §1º do Art. 3º do Projeto de Lei nº 327/2021, estabelecendo a seguinte redação: "infraestrutura, serviços e sistemas de transporte público ou de interesse público que promovam a descarbonização e a maior eficiência energética”

Esta proposta busca alinhar a legislação com os compromissos nacionais e internacionais reforçados pelo Brasil em relação à sustentabilidade ambiental, especialmente no que se refere à mitigação dos efeitos das mudanças climáticas. A promoção de uma infraestrutura de transporte que favorece a descarbonização é essencial para reduzir as emissões de gases de efeito estufa, contribuindo diretamente para o cumprimento das metas do Acordo de Paris e do Plano Nacional sobre Mudança do Clima.



Além disso, ao fomentar a maior eficiência energética no setor de transportes, o inciso proposto promove a modernização dos serviços públicos, reduzindo o consumo de combustíveis fósseis e os custos operacionais, o que pode resultar na aceleração da transição energética e em benefícios econômicos e sociais para a população, incluindo uma possível redução de tarifas e melhoria na qualidade dos serviços prestados.

Portanto, a inclusão deste dispositivo torna-se fundamental para que o Projeto de Lei incorpore medidas mais robustas de transição energética e sustentabilidade, contribuindo para o desenvolvimento de cidades mais resilientes, sustentáveis e alinhadas com o desenvolvimento econômico de baixo carbono.

Sala da comissão, de de .

Senador Rogério Carvalho
(PT - SE)





SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Rosana Martinelli

EMENDA Nº
(ao PL 327/2021)

Capítulo IV

Dos procedimentos para contratação de energia elétrica a partir da recuperação e da valorização energética de resíduos

Art. 17º A União deverá estabelecer chamamento público prévio, com processo de habilitação, para celebração de termo de cooperação contratual com os municípios, consórcios municipais ou blocos regionais de municípios para garantir a compra da energia elétrica gerada pelas usinas de biodigestão anaeróbia ou de recuperação energética de resíduos sólidos, por meio de contratação antecipada e vinculada ao contrato de concessão, tendo por objetivo o atendimento do mercado, com os seguintes procedimentos:

I - Ficam autorizados os municípios, consórcios de municípios ou outra forma de prestação regionalizada de municípios a promover processos licitatórios, em regime de concessão, nos termos do art. 175 da Constituição Federal, Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, ou Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, com prazo mínimo de 30 (trinta) anos, para a implementação de usinas de biodigestão anaeróbia ou de recuperação energética de resíduos sólidos, sob sua responsabilidade, com garantia de contatação da energia elétrica pelo prazo de duração da concessão por parte da União.

II – O procedimento licitatório, de que trata o inciso I, deverá prever cláusula econômica com preço teto para o custo da taxa ou tarifa de lixo de destinação final do resíduo sólido, assim como preço teto para o preço de venda da energia elétrica, que será definido nos termos do inciso III, sendo que o vencedor



do certame deverá ser aquele que oferecer o menor lance para ambos os preços, em atendimento aos princípios da modicidade tarifária na prestação de serviços públicos de infraestrutura.

III – A União deverá promover a contratação antecipada da energia elétrica de usinas de biodigestão anaeróbia ou de recuperação energética de resíduos sólidos, mediante processo de habilitação e chamamento público, na modalidade de energia de reserva, prevista nos artigos 3º e 3º-A da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, por meio de Contrato de Energia de Reserva elaborado pelo Ministério de Minas e Energia (MME), ao preço teto calculado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE), suficiente para garantir a viabilidade econômico-financeira e demanda suficiente para atender as metas de potência instalada estabelecidas no Plano Nacional de Resíduos Sólidos, ou segundo metas superiores que venham a ser estabelecidas pelo Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima para redução de gases de efeito estufa decorrente da disposição de resíduos sólidos em aterros sanitários.

IV - O procedimento de habilitação deverá ser regulado e promovido pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), a qual será responsável por estabelecer critério mínimo de eficiência energética para participação no chamamento público, definir a obrigação de comprovação do participante acerca da eficácia da tecnologia licenciada, com vistas a garantir a viabilidade econômico-financeira da usina, o atendimento aos limites de emissões atmosféricas, à saúde pública, à redução do volume dos rejeitos gerados e à garantia de entrega da energia contratada através do uso de tecnologias consolidadas, experimentadas em varias unidades em operação e que possuam comprovada eficiência operacional.

V – os contratos de concessão deverão prever o aporte de 1% (um por cento) do capital a ser investimento da usina de biodigestão anaeróbica ou de recuperação energética, calculado pelo CAPEX declarado no contrato de concessão, para ser empregado em galpões para triagem de material reciclável limpo e unidades de compostagem a serem doados para cooperativas de catadores de recicláveis, que contarão com equipamentos semimecanizados, como esteiras, prensas, equipamentos de proteção, beneficiamento de materiais recicláveis,



composteiras, peneiras, entre outros e demais equipamentos para a produção de composto a partir de matéria orgânica, sempre a partir de processos de coleta seletiva.

§1º. O titular dos serviços públicos de manejo de resíduos sólidos também poderá participar do chamamento público, desde que seja empresa pública ou sociedade de economia mista que tenha como ramo de atuação a geração de energia elétrica ou gestão de resíduos sólidos, e comprove o atendimento dos critérios de modicidade tarifária no processo de habilitação.

§2º. Os contratos de compra de energia elétrica, com base no procedimento presente neste artigo, deverão prever como receita acessória os recursos originados da transação de ativos financeiros oriundos da redução de emissões de gases de efeito estufa promovidos pelo empreendimento.

§3º. As receitas oriundas das transações com base nos ativos de que trata o artigo anterior deverão ser rateadas, na forma do regulamento, da seguinte forma:

I – no mínimo 50% das receitas reverterão para os titulares dos serviços de disposição final ambientalmente adequada de resíduos sólidos e de geração de energia elétrica, na forma de redução das respectivas taxas ou tarifas;

II – no máximo 50% das receitas reverterão para o operador.

Art. 18. A União estabelecerá metas, na forma do regulamento, para a ampliação gradual de energia elétrica gerada por usinas de biodigestão anaeróbia ou de recuperação energética de resíduos sólidos, a partir dos seguintes parâmetros:

I – estudos técnicos e planejamentos dos setores elétricos e de gestão de resíduos sólidos elaborados em portaria conjunta do Ministério de Minas e Energia e o Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima.

II – cronograma para tratamento e desvio de resíduos sólidos de aterros sanitários nas principais regiões metropolitanas do país;

III – metas nacionais de redução de emissões de metano a partir de resíduos sólidos;



IV – percentual máximo de impacto sobre o custo da energia ocasionado pela injeção no Sistema Integrado Nacional da energia gerada pelas usinas de que trata o caput deste artigo.

Art. 19. Os regulamentos de que tratam os artigos 17 a 18 deverão ser editados pelos entes competentes em até 90 (noventa) dias da publicação desta Lei.

JUSTIFICAÇÃO

A inserção da presente emenda ao texto aprovado pela Câmara dos Deputados terá o cunho viabilizar o projeto de recuperação e a valorização energética de resíduos, trazendo para o Brasil vantagens econômicas, enérgicas, ambientais, de saúde pública, saneamento básico, empregabilidade e bem-estar social, como veremos a seguir.

Atualmente, o Brasil descarta a maior parte dos resíduos sólidos urbanos (RSU) produzidos em aterros ou lixões, sendo que a disposição inadequada provoca o risco de contaminação dos recursos hídricos pelo chorume ou lixiviado, gerando como consequência a redução da água potável disponível no planeta, bem como ocasionando danos à saúde humana. Essa situação é evitável tendo em vista a possibilidade de utilização de processos tecnológicos disponíveis, em união com o meio ambiente.

O Art. 17º propõe um modelo normativo que visa fomentar a implementação de usinas de biodigestão anaeróbia, de recuperação energética de resíduos sólidos, e captura de biogás de aterro sanitário, estabelecendo diretrizes claras para a cooperação entre União, municípios e consórcios municipais. Esse dispositivo prevê a contratação direta e antecipada da energia gerada por essas usinas, vinculando-a ao contrato de concessão, e busca garantir a viabilidade econômica do setor por meio de contratos de longo prazo (mínimo de 30 anos). A iniciativa tem o objetivo de atender o mercado de energia e promover a gestão sustentável de resíduos sólidos, em conformidade com o Plano Nacional de Resíduos Sólidos (PLANARES), aprovado pelo Decreto Federal nº 11.043, de 13 de abril de 2022, e com metas ambientais voltadas à redução de emissões de gases de efeito estufa, alinhadas à Transição Energética e Ecológica.



A proposta assegura que os municípios ou consórcios poderão realizar licitações públicas para a construção e operação das usinas, com cláusulas que garantam a modicidade tarifária e a viabilidade econômica das usinas. A União, por sua vez, terá papel central ao contratar a energia produzida como energia de reserva, a um preço teto definido pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE). Além disso, o texto estabelece que a ANEEL será responsável por regular o processo, assegurando a eficiência energética e a viabilidade das tecnologias envolvidas. Uma cláusula social também é incluída, ao exigir que 1% do capital investido seja destinado à doação de galpões e equipamentos para cooperativas de catadores para as atividades de reciclagem e compostagem, promovendo a inclusão social e a sustentabilidade.

O cenário atual de destinação de resíduos sólidos no Brasil revela uma problemática significativa: muitos aterros sanitários, concebidos como alternativa aos lixões, acabaram transformando-se em aterros controlados, que, na prática, se assemelham aos próprios lixões, causando danos ambientais e à saúde pública. Esses aterros são grandes emissores de metano (CH_4), gás de efeito estufa 86 vezes mais prejudicial que o dióxido de carbono (CO_2) em um horizonte de 20 anos. Atualmente, o Brasil conta com cerca de 3.000 lixões, correspondendo a 39,5% do total de resíduos gerados, e recicla apenas 2% de seus resíduos. Dessa forma, a emenda ora proposta busca mitigar essa situação, propondo incentivos à recuperação e valorização energética de resíduos, ao biogás, biometano, compostagem e reciclagem.

Estudos indicam que a eficiência de captura de biogás em aterros sanitários dificilmente ultrapassa 50%. Uma pesquisa realizada pela Universidade de Columbia (EUA, 2021) analisou 396 aterros operacionais do Programa de Divulgação de Metano de Aterros da Agência Ambiental dos Estados Unidos (EPA-LMOP), constatando uma eficiência média de captura de 48%. Ademais, estudos recentes utilizando espectrometria via satélite demonstram que os aterros sanitários emitem até três vezes mais metano do que o previsto nos inventários oficiais. Nos Estados Unidos, essa discrepância foi de 2,7 vezes (Quantifying methane emissions from United States landfills, Science, 383, março de 2024).

O 5º Relatório do Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC, 2011) aponta que as usinas de recuperação energética de resíduos sólidos urbanos são a forma mais eficaz de mitigação dos gases de efeito estufa provenientes desses resíduos, capturando em média 50% do metano emitido. Para cada tonelada de resíduo tratada em uma usina de recuperação energética (URE), deixa-se de emitir cerca de 1.735 kg de CO₂ equivalente em relação aos aterros sanitários. A redução de gases de efeito estufa proporcionada pelas UREs é, em média, 8,4 vezes maior que a dos aterros com sistema de captura de metano (BEP/UK, 2022).

No cenário mundial, há uma tendência para evitar o aterramento de resíduos sólidos, devido aos altos níveis de consumo e geração de resíduos. Diversos países, incluindo os Estados Unidos, China, Japão, Austrália, Singapura e países da União Europeia, têm adotado a recuperação energética de resíduos como tratamento prioritário para resíduos não recicláveis. Atualmente, há 3.035 usinas de recuperação energética de resíduos sólidos urbanos em operação no mundo (Ecoprog e ICCWTE, 2023). No entanto, no Brasil, até o momento, não há UREs em operação comercial, havendo apenas projetos em desenvolvimento e uma única unidade em construção: a URE Barueri, em São Paulo, com capacidade de 20 MW.

A má gestão de resíduos sólidos gera um custo elevado para a saúde pública. Estudos da Associação Internacional de Resíduos Sólidos (ISWA, 2015) estimam um custo entre US\$ 10 e US\$ 20 por tonelada de resíduo urbano, o que equivale a cerca de R\$ 75/ton. Nas 28 regiões metropolitanas brasileiras com mais de 1 milhão de habitantes, seria possível economizar aproximadamente R\$ 2,9 bilhões anuais, ou R\$ 116 bilhões em 40 anos, apenas em custos de saúde pública. Considerando-se o custo evitado ao meio ambiente, este montante chegaria a R\$ 220 bilhões em 40 anos, excedendo o próprio investimento necessário para a implantação das UREs.

Para recuperar a energia dos resíduos produzidos nessas regiões, que correspondem a 47% de todo o volume gerado no Brasil, estima-se a necessidade de um investimento de R\$ 181,5 bilhões para a construção de usinas com capacidade instalada total de 3,3 GW e geração de 200 mil novos empregos. A implantação dessas usinas contribuiria para a tributação de R\$ 200 bilhões durante os 40 anos



de operação e para a mitigação de 86 milhões de toneladas de CO₂ equivalente por ano, superando os compromissos assumidos pelo Brasil na COP26.

Ressalta-se que os países que mais investem em tratamento térmico de resíduos estão entre os 16 primeiros no Índice de Saúde e Bem-Estar do Fórum Econômico Mundial. Além disso, as UREs promovem altas taxas de reciclagem e permitem a recuperação de 23 kg de metais reciclados por tonelada de resíduo tratado, resultando em mais de 800.000 toneladas de metais recuperados anualmente no Brasil.

Portanto, a recuperação energética de resíduos sólidos traduz-se em benefícios energéticos, ambientais e socioeconômicos, promovendo energia limpa e renovável, redução de emissões de gases de efeito estufa e estímulo ao desenvolvimento tecnológico e à geração de empregos. A emenda propõe a criação de um mecanismo administrado pela União para a compra direta da energia elétrica gerada pelas UREs, garantindo viabilidade econômica e segurança jurídica para os investidores, alinhando-se às metas do Plano Nacional de Resíduos Sólidos (PLANARES), da Política Nacional de Mudanças Climáticas (PNMC) e do Acordo de Paris.

O impacto tarifário a princípio não existe porque a usina irá substituir térmicas existentes que custam acima do valor máximo necessário para viabilizar as usinas. No futuro, talvez haja um pequeno impacto na ordem de 0,06% de aumento anual na tarifa do consumidor, mas isso é gerenciável pelo Poder Executivo, cabendo a ele definir preços e montantes a serem contratados. De toda forma, o custo se justifica pelos benefícios ao saneamento básico, à transição energética e à redução de gases de efeito estufa.

Diante disso, a aprovação desta emenda representa um avanço significativo para a sustentabilidade do Brasil, promovendo ganhos econômicos, ambientais e sociais, e enfrentando de forma eficaz o problema da destinação inadequada de resíduos sólidos.



Sala da comissão, 9 de outubro de 2024.

Senadora Rosana Martinelli
(PL - MT)



Assinado eletronicamente, por Sen. Rosana Martinelli

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6247487636>



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador ESPERIDIÃO AMIN

EMENDA Nº
(ao PL 327/2021)

Dê-se nova redação ao inciso IV do § 1º do art. 3º; e acrescente-se inciso V ao § 1º do art. 3º do Projeto, nos termos a seguir:

“Art. 3º

§ 1º

.....

IV – desenvolvimento de projetos de recuperação e valorização energética de resíduos; e

V – projetos que incentivem a fabricação, comercialização, aquisição e utilização de veículos pesados e máquinas agrícolas e de outros veículos movidos a gás natural e biometano, assim como a conversão e substituição de motores a diesel circulantes para gás natural e biometano, além dos demais combustíveis descritos no inciso I, do § 1º deste artigo.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

Com foco na descarbonização da matriz energética, e buscando contribuir com a efetividade do PL nº 327, de 2021, propomos a presente emenda, para que no processo transição energética sobre veículos pesados, com foco em aprimorar a utilização de biocombustíveis, existam incentivos para a fabricação, a comercialização, a aquisição e a utilização de veículos pesados e máquinas agrícolas e de outros veículos que sejam movidos a gás natural, biometano e etanol, com foco também no incentivo para troca de motores usados movidos a diesel por motores novos movidos a gás natural, biometano e etanol.



Sendo a ação de maior impacto da redução das emissões dos Gases de Efeito Estufa (GEE), a renovação da frota deve ser promovida, especialmente nos veículos pesados. Por sua vez, o impacto em custo de um veículo antigo para um veículo novo, usualmente, torna as atividades de troca de veículos pouco efetiva. Por isso, é importante identificar passos de renovação acessível. Para a redução de consumo de combustível, aumento de durabilidade e redução de emissões de gases de efeito estufa ou de poluentes, deve-se ser considerado o incentivo à troca de motores. Essa troca pode acontecer de diferentes maneiras.

A troca de motor usado por motor novo é um fator crucial. Nessa modalidade é possível inclusive se considerar a troca de combustível por outro de menor pegada de carbono, o que obviamente pede adaptação do veículo para esse novo combustível e as respectivas homologações nos órgãos competentes. Um exemplo é a troca de um motor diesel em um caminhão ou ônibus por um motor a gás (GNV ou Biogás/Biometano). Essa troca representa cerca de 25% de redução das emissões de CO₂ quando utilizado gás natural ou 95% quando utilizado o biometano.

Outras vantagens do motor a gás em comparação ao diesel: i) econômicas – torque e potência iguais ao diesel; custo de combustível 20% menor em comparação ao diesel, e quando utilizado biometano, 60% menor; incentivos de IPVA; ICMS em alguns Estados; 85% dos componentes dos motores a gás são os mesmos do motor a diesel; ii) qualidade do ar – Emissões de particulados próximo de zero; redução de ruído superiores a 20%; iii) resiliência climática – redução de emissão de CO₂eq de 25% com a utilização do gás natural e de 90% com biometano. Este é um mecanismo capaz de ser eficiente na transição energética, já que o gás natural, mesmo estando na categoria de combustíveis fósseis, é uma energia com pegada de carbono menor em relação ao diesel. E, se utilizado o biometano, a redução de gases de efeito estufa e de particulado é ainda maior.

O que se propõe, além de reduzir emissões, também permitirá maior demanda para uma economia circular, na busca por utilizar dejetos de animais e resíduos de plantações para a produção de combustível sustentável, no caso o biometano, como fonte energética para a frota circular. Em muitos casos, esse aumento de demanda reduz as emissões de gases de efeito estufa que são



emitidos por esses resíduos não serem capturados, emitindo diretamente metano na atmosfera.

O etanol, quando substituto do diesel em motores para máquinas agrícolas, possui potencial de descarbonização de pelo menos 50%. Além disso, sua utilização em equipamentos de usinas produtoras de etanol reduz ciclicamente a pegada de carbono da produção do etanol, não só reduzindo a pegada das máquinas que utilizam o etanol, como também as emissões de gases no transporte e distribuição do diesel. A proposta em tela busca harmonizar o PATEN com importante política pública aprovada pelo Congresso Nacional e sancionada pelo Presidente da República: o Combustível do Futuro.

Por fim, contamos com o apoio das Senadoras e Senadores para a aprovação dessa emenda ao PL nº 327, de 2021, reforçando o compromisso do Brasil com uma transição energética.

Sala da comissão, 24 de outubro de 2024.

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador ESPERIDIÃO AMIN

EMENDA Nº
(ao PL 327/2021)

Dê-se nova redação à denominação do Capítulo IV; e acrescentem-se arts. 16-1 a 16-14 ao Capítulo IV, Capítulo V antes do art. 17 e arts. 18-1 a 18-6 ao Projeto, nos termos a seguir:

“CAPÍTULO IV
DAS MEDIDAS PARA FOMENTAR O MERCADO
DE GÁS NATURAL E DE BIOMETANO”

“Art. 16-1. O plano de desenvolvimento de campo de gás natural e de campo de petróleo com gás natural associado, deverá obrigatoriamente prever a oferta do gás natural ao mercado, salvo quando razões de ordem técnica e econômica que tornem inviável a oferta do gás natural ao mercado existirem ou quando a reinjeção do gás natural no reservatório for mais vantajosa aos interesses da União em termos de aumento do pagamento de participações governamentais, a critério da ANP.

§ 1º Na aprovação do plano de desenvolvimento de que trata o caput, a ANP deverá exigir que a unidade marítima empregada na produção no mar seja construída com capacidade para fazer a reinjeção do gás natural no reservatório.

§ 2º Na hipótese prevista na § 1º, o escoamento de gás natural deverá ocorrer por meio de outro projeto desenvolvido por escoador independente, exceto se forem comprovadas razões de ordem técnica e econômica que tornem inviável a oferta de gás natural ao mercado.”

“Art. 16-2. A tarifa do serviço de transporte de gás natural e de biometano por meio de duto (gasoduto) que tenha como ponto de saída ou ponto de entrada instalação de estocagem subterrânea deverá ser limitada a, no máximo, 50% da tarifa que seria devida por cada um desses percursos segundo as condições gerais aprovada pela ANP para outras situações, na forma do regulamento.”



“**Art. 16-3.** No caso de o ponto de entrada e o ponto de saída no sistema de transporte se localizarem dentro do mesmo estado, a remuneração do serviço de transporte de gás natural e de biometano deverá ser determinada pela ANP observando a seguinte relação entre o fator postal e o fator locacional:

I – a partir de 12 meses a contar da entrada em vigor desta Lei: 70% fator postal e 30% fator locacional;

II – a partir de 24 meses a contar da entrada em vigor desta Lei: 50% fator postal e 50% fator locacional; e

III – a partir de 36 meses a contar da entrada em vigor desta Lei: 30% fator postal e 70% fator locacional.

Parágrafo único. No caso de serviço de transporte em que o ponto de entrada e o ponto de saída no sistema de transporte se localizarem dentro do mesmo estado e a uma distância inferior a 5 (cinco) quilômetros, a remuneração do serviço de transporte de gás natural e de biometano deverá ser baseada exclusivamente no fator locacional, excluindo o fator postal.”

“**Art. 16-4.** A empresa ou o consórcio de empresas autorizados pela ANP a construir e operar unidades de compressão ou liquefação de gás natural e de biometano terão o direito de construir e operar gasoduto próprio e dedicado, limitado a uma distância de no máximo 5 (cinco) quilômetros destinados exclusivamente a ligar essa instalação a qualquer fonte de suprimento de gás natural e de biometano, seja ela um gasoduto de transporte ou gasoduto do serviço local de gás canalizado, unidade de tratamento ou processamento ou campo de produção.

§ 1º As atividades concorrenciais de movimentação de gás natural e de biometano por modais alternativos ao dutoviário, e a comercialização de GNC e GNL, tem como função a expansão de mercados em regiões não abastecidas por dutos dos serviços locais de gás canalizado ou por dutos de transporte.

§ 2º As regiões que passarem a ser abastecidas por dutos do serviço local de gás canalizado poderão fazer a migração do consumidor abastecido pelo modal alternativo ao dutoviário para o serviço local de gás canalizado.”

“**Art. 16-5.** Será assegurado à empresa ou ao consórcio de empresas autorizados a construir e operar instalação produtora de biometano o direito de construir e operar gasoduto próprio e dedicado, limitado a uma distância de no máximo 5 (cinco) quilômetros, destinado a ligar essa instalação a unidades



de compressão ou liquefação, neste caso, desde que o produtor de biometano e a empresa titular do gasoduto de transporte ou de distribuição, com o qual se pretenda fazer a conexão, não cheguem a um acordo, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, sobre as condições comerciais da construção e uso do gasoduto a ser construído.”

“**Art. 16-6.** A ANP poderá ampliar limites de distância e estabelecer limite de capacidade para a construção de gasodutos de que tratam os arts. 16-4 e 16-5.”

“**Art. 16-7.** O proprietário de gasoduto de escoamento, de unidade de processamento, ou de gasoduto de transporte de gás natural e de biometano deverá divulgar o valor da sua base de ativos, destacando sua amortização e depreciação, bem como o custo operacional dessas instalações, na forma do regulamento.

Parágrafo único. Quando o vendedor do gás natural e do biometano for proprietário do gasoduto de escoamento ou da unidade de processamento de gás natural e de biometano, os valores atribuídos à parcela do escoamento ou à parcela do processamento deverão ser equivalentes àqueles cobrados de terceiro que acessem essas instalações.”

“**Art. 16-8.** A empresa produtora ou comercializadora de gás natural e de biometano que, de forma isolada ou em conjunto com outras empresas afiliadas do mesmo grupo econômico, detenha mais de 50% (cinquenta por cento) do mercado de comercialização de gás natural e de biometano no Brasil não poderá contratar em base firme a compra de gás natural e de biometano de outros produtores ou comercializadores ou importar gás natural e biometano, sob pena de nulidade do contrato e de caracterização de infração da ordem econômica para todos os efeitos legais.

Parágrafo único. Os contratos vigentes na data da publicação desta Lei que tenham como objeto a compra de gás natural e biometano em base firme e longo prazo de outros produtores ou comercializadores por empresa que se enquadre na situação prevista no caput deverá observar:

I – o contrato que tem como objeto a compra de gás natural e biometano pela empresa de que trata este artigo e cujo início do fornecimento ainda não tenha ocorrido será considerado terminado de pleno direito, sem ônus para qualquer das partes; e



II – o contrato que tem como objeto a compra de gás natural e biometano pela empresa de que trata este artigo e cujo início do fornecimento tenha ocorrido deverá, também sem ônus para quaisquer das partes:

a) ter a sua quantidade diária contratual reduzida em 50% (cinquenta por cento) no prazo de até 12 meses a contar da data de publicação desta Lei; e

b) ser terminado de pleno direito no prazo de até 24 (vinte e quatro) meses a contar da data da publicação desta Lei.”

“**Art. 16-9.** A quantidade total de gás natural e biometano comercializado por uma empresa, de forma isolada ou em conjunto com empresas afiliadas de um mesmo grupo econômico, a concessionárias de serviço local de gás canalizado e usuários livres não poderá exceder, a cada ano, o limite de 50% (cinquenta por cento) da quantidade diária total de gás natural e biometano consumido no mercado brasileiro no ano anterior, conforme apurado pela ANP.

§ 1º A empresa que ultrapassar o limite estabelecido no caput em determinado ano deverá realizar leilão para venda compulsória de pelo menos 20% da quantidade de gás natural e biometano excedente, até o final do primeiro semestre do ano seguinte, na forma do regulamento, observando as melhores práticas internacionais da indústria para programas de venda compulsória de gás natural e biometano.

§ 2º Os contratos de compra e venda de gás natural e biometano resultantes do programa de venda compulsória de que trata este artigo deverão ser celebrados pelo prazo de no mínimo 5 (cinco) anos e ter o início do período de fornecimento no prazo de até 4 (quatro) anos a contar da sua assinatura.”

“**Art. 16-10º** Deverão ser aceitos como projetos para investimentos obrigatórios nos termos da cláusula de pesquisa, desenvolvimento e inovação (cláusula de PD&I) os estudos que o CNPE ou a ANP entendam necessário contratar para subsidiar a elaboração de nova regulação para o setor de petróleo, gás natural e biocombustíveis.”

“**Art. 16-11.** Os projetos enquadrados no PATEN, e ativos de mobilidade logística (rodoviário, ferroviário, hidroviário, caminhões fora de estrada e equipamentos agrícolas, ônibus e microônibus) movidos a biometano, biogás e gás natural na forma de GNC e/ou GNL, e a infraestrutura de abastecimento na forma de GNC e/ou GNL, estarão contemplados no artigo 5º, da Lei nº 12.144, de 9 de dezembro de 2009.”



“**Art. 16-12.** Fica instituído o Comitê de Monitoramento do Setor de Gás Natural e de Biometano (CMSGNB), com a finalidade de assessorar o CNPE, articular e monitorar a aplicação de políticas públicas, formular propostas, e deliberar medidas para o setor de gás natural e de biometano, inclusive regras transitórias de regulação, com o objetivo de fomentar a concorrência no mercado de gás natural e de biometano brasileiro e implementar o disposto nesta Lei e na Lei nº 14.134 de 8 de abril de 2021, até a implementação da regulação definitiva pela ANP.

§ 1º O CMSGNB deverá propor diretrizes para realização do processo de consulta pública simplificado, no qual a proposta de regulação transitória será tornada pública, designando prazo de 30 (trinta) dias, a contar da sua publicação, para apresentação de contribuições pelos interessados.

§ 2º Os contratos que venham a ser celebrados, ou os empreendimentos cuja construção seja iniciada, em conformidade com a regulação da CMSGNB de que trata o caput, não poderão ser prejudicados pela regulação posterior da ANP.”

“**Art. 16-13.** Fica reduzida a zero a alíquota do Imposto de Importação (II), Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público – PIS/PASEP e da Contribuição Social para Financiamento da Seguridade Social – COFINS na importação ou aquisição no mercado interno de insumos, de bens, partes, peças e produtos intermediários destinados à fabricação de caminhões, ônibus, tratores e escavadeiras movidos a gás natural ou biometano, na forma liquefeita (GNL) ou comprimida (GNV), durante o período de 10 (dez) anos a contar da data de publicação desta Lei.”

“**Art. 16-14.** Os projetos enquadrados no PATEN, e ativos de mobilidade logística (rodoviário, ferroviário, hidroviário, caminhões fora de estrada e equipamentos agrícolas, onibus e microonibus) movidos a Biometano, Biogás e Gás Natural na forma de GNC e ou GNL, e a infraestrutura de abastecimento forma de GNC ou GNL estarão contemplados no artigo 5º da Lei nº 12.114, de 9 de dezembro de 2009.”

“CAPÍTULO V DAS DEMAIS ALTERAÇÕES DA LEGISLAÇÃO”



“**Art. 18-1.** O § 11 do art. 47 da Lei nº 9.478, de 06 de agosto de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 47.**’

.....’

§ 11. A ANP poderá prever a redução do valor dos royalties de gás natural estabelecido no caput para um montante correspondente ao mínimo de 2% (dois por cento) da produção no edital de licitação correspondente caso seja necessário para viabilidade da declaração de comercialidade do campo. (NR)’ (NR)”

“**Art. 18-2.** O §1º do art. 50 da Lei nº 9.478, de 06 de agosto de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 50.**’

§ 1º A participação especial será aplicada sobre a receita bruta da produção, deduzidos os royalties, os investimentos na exploração e produção, os custos operacionais, a depreciação, e no caso de produção de gás natural, os gastos das atividades de escoamento, tratamento ou processamento e liquefação ou regaseificação, e os tributos previstos na legislação em vigor.

.....’ (NR)”

“**Art. 18-3.** O inciso II do art. 2º da Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 2º**’

.....’

II – custo em óleo: parcela da produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos, exigível unicamente em caso de descoberta comercial, correspondente aos custos e aos investimentos realizados pelo contratado na execução das atividades de exploração, avaliação, desenvolvimento, produção e desativação das instalações, e no caso de produção de gás natural os gastos das atividades de escoamento, tratamento ou processamento e liquefação ou regaseificação, conforme definidos na Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, sujeita a limites, prazos e condições estabelecidos em contrato;

.....’ (NR)”



“**Art. 18-4.** O § 3º do art. 42 da Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 42.**
.....

§ 3º A ANP poderá prever a redução do valor dos royalties de gás natural estabelecido no § 1º para montante correspondente a, no mínimo, 2% (dois por cento) da produção no edital de licitação correspondente quando necessário para tornar viável a declaração de comercialidade.’ (NR)”

“**Art. 18-5.** O art. 27 da Lei nº 14.134, de 08 de abril de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 27.** Empresa ou consórcio de empresas constituídos sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, poderão receber autorização da ANP para construir e operar unidades de liquefação e regaseificação de gás natural e de biometano, bem como gasodutos de transferência e de escoamento da produção, ainda que não sejam produtores de gás natural e de biometano.

§ 1º A regulação da ANP deverá disciplinar a habilitação dos interessados e as condições para a outorga da autorização, bem como para a transferência de sua titularidade, respeitados os requisitos de proteção ambiental e segurança das instalações.

§ 2º O uso por terceiro de gasoduto de escoamento, de unidade de tratamento ou processamento de gás natural e de biometano, de unidade de liquefação de gás natural e de biometano ou regaseificação, poderá ser realizado na forma jurídica de contrato de prestação de serviço de escoamento ou contrato de cessão onerosa de capacidade, celebrado com o proprietário da instalação.’ (NR)”

“**Art. 18-6.** O § 4º do art. 28 da Lei nº 14.134, de 08 de abril de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 28.**
.....

§ 4º Em caso de controvérsia sobre o disposto neste artigo, caberá à ANP decidir sobre a matéria, considerado o código de



conduta e prática de acesso à infraestrutura de que trata o § 2º deste artigo, podendo a ANP atuar de ofício na revisão da remuneração e condições contratuais do acesso a essas instalações quando existirem evidências de infração da ordem econômica, como o exercício abusivo de posição dominante.

.....' (NR)''

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei nº 327, de 2021, propõe a criação do Programa de Aceleração da Transição Energética (PATEN), visando fomentar o desenvolvimento sustentável e a redução das emissões de dióxido de carbono (CO₂) por meio de dois importantes instrumentos: o Fundo de Garantias para o Desenvolvimento Sustentável (Fundo Verde) e a implementação de um mecanismo de transação tributária condicionado a investimento em desenvolvimento sustentável.

A transição energética, que busca a descarbonização das economias globais, é um dos maiores desafios contemporâneos, e o apoio a fontes renováveis tem sido amplamente incentivado. Nesse contexto, o PATEN representa uma iniciativa essencial para estimular a adoção de tecnologias e práticas que reduzam as emissões de gases de efeito estufa no Brasil.

No âmbito do PL nº 327, de 2021, o Senador Laércio Oliveira, relator da matéria, apresentou, durante a 30ª Reunião Extraordinária da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) do Senado Federal, um relatório que inclui emendas voltadas para o fomento do mercado de gás natural no Brasil.

O Senador Laércio Oliveira argumenta que o gás natural desempenha um papel crucial na transição energética, ao substituir fontes fósseis mais poluentes. O nobre Senador também destaca que o gás natural pode reduzir significativamente a pegada de carbono nos setores em que é utilizado, como a



indústria e o transporte, contribuindo assim para a meta de descarbonização no curto e médio prazo.

Embora concordemos com o destacado papel do gás natural na transição energética, acreditamos que o projeto pode ser aperfeiçoado para melhor atender aos objetivos propostos pelo PATEN. Especificamente, consideramos que o biometano, uma fonte de energia limpa e renovável, também deve ser contemplado de maneira mais explícita no texto apresentado pelo Senador Laércio Oliveira. O setor de biometano, já mencionado como prioritário tanto no PL nº 327, de 2021, quanto no parecer do Senador Laércio Oliveira, pode ser ainda mais dinamizado com a inclusão de incentivos específicos no âmbito do PATEN.

Assim, propomos a reapresentação das emendas sugeridas pelo Senador Laércio Oliveira, inserindo a expressão "biometano", sempre que cabível, após "gás natural", de forma a fomentar o desenvolvimento desses dois setores no Brasil. O biometano, assim como o gás natural, tem potencial para impulsionar a redução de emissões e promover uma economia de baixo carbono, especialmente em setores industriais e de transporte, que necessitam de alternativas sustentáveis para manterem sua competitividade internacional.

Contamos com o apoio das Senadoras e Senadores para a aprovação dessa emenda ao PL nº 327, de 2021, reforçando o compromisso do Brasil com uma transição energética.

Sala da comissão, 23 de outubro de 2024.

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)



EMENDA Nº
(ao PL 327/2021)

Suprima-se o art. 17 do Projeto.

JUSTIFICAÇÃO

O Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten) visa fomentar o uso de tecnologias sustentáveis e incentivar projetos que promovam a redução de emissões e a eficiência energética. A inclusão de acumuladores elétricos e seus separadores, como itens incentivados, pode ser considerada inadequada, uma vez que esses produtos podem não estar alinhados diretamente com as metas de sustentabilidade e inovação tecnológica que o Paten propõe. Tais equipamentos, apesar de úteis em algumas aplicações, não apresentam, por si só, um impacto direto na transição energética.

A concessão de incentivos para acumuladores elétricos representa uma renúncia fiscal significativa sem garantia de retorno ambiental ou energético proporcional. Incentivar produtos que já possuem mercado consolidado e alternativas adequadas pode não ser a melhor aplicação de recursos públicos, desviando o foco de projetos que efetivamente fomentam a geração e uso de energia limpa e sustentável.

Diante do exposto, rogamos aos nobres parlamentares que apoiem a presente emenda

Sala da comissão, 29 de outubro de 2024.

Senador Otto Alencar
(PSD - BA)





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador ESPERIDIÃO AMIN

EMENDA Nº
(ao PL 327/2021)

Acrescentem-se arts. 17-1 a 17-13 ao Projeto, com a seguinte redação:

“**Art. 17-1.** O plano de desenvolvimento de campo de gás natural e de campo de petróleo com gás natural associado, deverá obrigatoriamente prever a oferta do gás natural ao mercado, salvo quando razões de ordem técnica e econômica que tornem inviável a oferta do gás natural ao mercado existirem ou quando a reinjeção do gás natural no reservatório for mais vantajosa aos interesses da União em termos de aumento do pagamento de participações governamentais, a critério da ANP.

§ 1º Na aprovação do plano de desenvolvimento de que trata o **caput**, a ANP deverá exigir que a unidade marítima empregada na produção no mar seja construída com capacidade para fazer a reinjeção do gás natural no reservatório.

§ 2º Na hipótese prevista na § 1º, o escoamento de gás natural deverá ocorrer por meio de outro projeto desenvolvido por escador independente, exceto se forem comprovadas razões de ordem técnica e econômica que tornem inviável a oferta de gás natural ao mercado.”

“**Art. 17-2.** A tarifa do serviço de transporte de gás natural por meio de duto (gasoduto) que tenha como ponto de saída ou ponto de entrada instalação de estocagem subterrânea deverá ser limitada a, no máximo, 50% da tarifa que seria devida por cada um desses percursos segundo as condições gerais aprovada pela ANP para outras situações, na forma do regulamento.”

“**Art. 17-3.** No caso de o ponto de entrada e o ponto de saída no sistema de transporte se localizarem dentro do mesmo estado, a remuneração do serviço de transporte de gás natural deverá ser determinada pela ANP observando a seguinte relação entre o fator postal e o fator locacional:



I – a partir de 12 meses a contar da entrada em vigor desta Lei: 70% fator postal e 30% fator locacional;

II – a partir de 24 meses a contar da entrada em vigor desta Lei: 50% fator postal e 50% fator locacional; e

III – a partir de 36 meses a contar da entrada em vigor desta Lei: 30% fator postal e 70% fator locacional.

Parágrafo único. No caso de serviço de transporte em que o ponto de entrada e o ponto de saída no sistema de transporte se localizarem dentro do mesmo estado e a uma distância inferior a 5 (cinco) quilômetros, a remuneração do serviço de transporte de gás natural deverá ser baseada exclusivamente no fator locacional, excluindo o fator postal.”

“**Art. 17-4.** A empresa ou o consórcio de empresas autorizados pela ANP a construir e operar unidades de compressão ou liquefação de gás natural terão o direito de construir e operar gasoduto próprio e dedicado, limitado a uma distância de no máximo 5 (cinco) quilômetros destinados exclusivamente a ligar essa instalação a qualquer fonte de suprimento de gás natural, seja ela um gasoduto de transporte ou gasoduto do serviço local de gás canalizado, unidade de tratamento ou processamento ou campo de produção.

§ 1º As atividades concorrenciais de movimentação de gás natural por modais alternativos ao dutoviário, e a comercialização de GNC e GNL, tem como função a expansão de mercados em regiões não abastecidas por dutos dos serviços locais de gás canalizado ou por dutos de transporte.

§ 2º Regiões que passem a ser abastecidas por dutos do serviço local de gás canalizado poderão fazer a migração do consumidor abastecido pelo modal alternativo ao dutoviário para o serviço local de gás canalizado.”

“**Art. 17-5.** Será assegurado à empresa ou ao consórcio de empresas autorizados a construir e operar instalação produtora de biometano o direito de construir e operar gasoduto próprio e dedicado, limitado a uma distância de no máximo 5 (cinco) quilômetros, destinado a ligar essa instalação a unidades de compressão ou liquefação, neste caso, desde que o produtor de biometano e a empresa titular do gasoduto de transporte ou de distribuição, com o qual se pretenda fazer a conexão, não cheguem a um acordo, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, sobre as condições comerciais da construção e uso do gasoduto a ser construído.”



“**Art. 17-6.** A ANP poderá ampliar limites de distância e estabelecer limite de capacidade para a construção de gasodutos de que tratam os arts. 17-4 e 17-5.”

“**Art. 17-7.** O proprietário de gasoduto de escoamento, de unidade de processamento, ou de gasoduto de transporte de gás natural deverá divulgar o valor da sua base de ativos, destacando sua amortização e depreciação, bem como o custo operacional dessas instalações, na forma do regulamento.

Parágrafo único. Quando o vendedor do gás natural for proprietário do gasoduto de escoamento ou da unidade de processamento de gás natural, os valores atribuídos à parcela do escoamento ou à parcela do processamento deverão ser equivalentes àqueles cobrados de terceiro que acessem essas instalações.”

“**Art. 17-8.** A empresa produtora ou comercializadora de gás natural que, de forma isolada ou em conjunto com outras empresas afiliadas do mesmo grupo econômico, detenha mais de 50% (cinquenta por cento) do mercado de comercialização de gás natural no Brasil não poderá contratar em base firme a compra de gás natural de outros produtores ou comercializadores ou importar gás natural, sob pena de nulidade do contrato e de caracterização de infração da ordem econômica para todos os efeitos legais. **Parágrafo único.** Os contratos vigentes na data da publicação desta Lei que tenham como objeto a compra de gás natural em base firme e longo prazo de outros produtores ou comercializadores por empresa que se enquadre na situação prevista no *caput* deverá observar:

I – o contrato que tem como objeto a compra de gás natural pela empresa de que trata este artigo e cujo início do fornecimento ainda não tenha ocorrido será considerado terminado de pleno direito, sem ônus para qualquer das partes; e

II – o contrato que tem como objeto a compra de gás natural pela empresa de que trata este artigo e cujo início do fornecimento tenha ocorrido deverá, também sem ônus para quaisquer das partes:

a) ter a sua quantidade diária contratual reduzida em 50% (cinquenta por cento) no prazo de até 12 meses a contar da data de publicação desta Lei; e

b) ser terminado de pleno direito no prazo de até 24 (vinte e quatro) meses a contar da data da publicação desta Lei.”

“**Art. 17-9.** A quantidade total de gás natural comercializado por uma empresa, de forma isolada ou em conjunto com empresas afiliadas de um mesmo



grupo econômico, a concessionárias de serviço local de gás canalizado e usuários livres não poderá exceder, a cada ano, o limite de 50% (cinquenta por cento) da quantidade diária total de gás natural consumido no mercado brasileiro no ano anterior, conforme apurado pela ANP.

§ 1º A empresa que ultrapassar o limite estabelecido no *caput* em determinado ano deverá realizar leilão para venda compulsória de pelo menos 20% da quantidade de gás natural excedente, até o final do primeiro semestre do ano seguinte, na forma do regulamento, observando as melhores práticas internacionais da indústria para programas de venda compulsória de gás natural.

§ 2º Os contratos de compra e venda de gás natural resultantes do programa de venda compulsória de que trata este artigo deverão ser celebrados pelo prazo de no mínimo 5 (cinco) anos e ter o início do período de fornecimento no prazo de até 4 (quatro) anos a contar da sua assinatura.”

“Art. 17-10º Deverão ser aceitos como projetos para investimentos obrigatórios nos termos da cláusula de pesquisa, desenvolvimento e inovação (cláusula de PD&I) os estudos que o CNPE ou a ANP entendam necessário contratar para subsidiar a elaboração de nova regulação para o setor de petróleo e gás natural.”

“Art. 17-11. Os projetos enquadrados no PATEN, e ativos de mobilidade logística (rodoviário, ferroviário, hidroviário, caminhões fora de estrada e equipamentos agrícolas, ônibus e microônibus) movidos a biometano, biogás e gás natural na forma de GNC e/ou GNL, e a infraestrutura de abastecimento na forma de GNC e/ou GNL, estarão contemplados no artigo 5º, da Lei nº 12.144, de 9 de dezembro de 2009.”

“Art. 17-12. Fica instituído o Comitê de Monitoramento do Setor de Gás Natural (CMSGN), com a finalidade de assessorar o CNPE, articular e monitorar a aplicação de políticas públicas, formular propostas, e deliberar medidas para o setor de gás natural, inclusive regras transitórias de regulação, com o objetivo de fomentar a concorrência no mercado de gás natural brasileiro e implementar o disposto nesta Lei e na Lei nº 14.134 de 8 de abril de 2021, até a implementação da regulação definitiva pela ANP.

§ 1º O CMSGN deverá propor diretrizes para realização do processo de consulta pública simplificado, no qual a proposta de regulação transitória será



tornada pública, designando prazo de 30 (trinta) dias, a contar da sua publicação, para apresentação de contribuições pelos interessados.

§ 2º Os contratos que venham a ser celebrados, ou os empreendimentos cuja construção seja iniciada, em conformidade com a regulação da CMSGN de que trata o **caput**, não poderão ser prejudicados pela regulação posterior da ANP.”

“Art. 17-13. Os projetos enquadrados no PATEN, e ativos de mobilidade logística (rodoviário, ferroviário, hidroviário, caminhões fora de estrada e equipamentos agrícolas, onibus e microonibus) movidos a Biometano, Biogás e Gás Natural na forma de GNC e ou GNL, e a infraestrutura de abastecimento forma de GNC ou GNL estarão contemplados no artigo 5º da Lei nº 12.114, de 9 de dezembro de 2009.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda que apresento visa a exclusão da proposta de novo art. 17-13, do nobre relator, ao Projeto de Lei nº 327, de 2021. O artigo em questão busca incentivar a indústria nacional de gás por meio da desoneração de impostos, em especial para a importação de componentes para a fabricação de motores e demais complementos para fabricação de ônibus, caminhões, tratores e escavadeiras movidos a GNL ou GNV.

Conforme proposto no relatório, o art. 17-13 visa reduzir a zero a alíquota do Imposto de Importação (II), do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público – PIS/PASEP, e da Contribuição Social para Financiamento da Seguridade Social – COFINS na importação ou aquisição no mercado interno de insumos, de bens, partes, peças e produtos intermediários destinados à fabricação de caminhões, ônibus, tratores e escavadeiras movidos a Gás Natural Liquefeito – GNL ou Gás Natural Veicular – GNV, durante o período de 10 anos.



A redução a zero das alíquotas de impostos e contribuições para a importação de veículos e insumos, bens, peças e produtos intermediários comprometerá os esforços de longo prazo para incentivar a produção local e o desenvolvimento de Pesquisa e Inovação (P&D), elementos centrais para a Nova Indústria Brasil (NIB), e, em especial ao Programa Mover, que visa modernizar a economia brasileira por meio da agregação de valor e a redução de emissões num processo de descarbonização viável. Alinhadas com os objetivos do Programa Mover, as fabricantes nacionais estão comprometidas com o futuro da mobilidade sustentável e a aprovação do art. 17-13 causará impacto no mercado gerando a diminuição do volume de produção nacional, podendo afetar a geração de empregos e a renda dos trabalhadores, bem como arrefecer o processo de neoindustrialização, com o consequente risco aos investimentos já anunciados. A indústria nacional compete diretamente com produtos importados.

Isso pode prejudicar a produção nacional, levando ao fechamento de fábricas e perda de empregos, especialmente em setores que ainda não são competitivos globalmente. A eliminação do imposto de importação reduziria a arrecadação tributária do governo, o que poderia impactar negativamente o financiamento de políticas públicas, inclusive de apoio ao desenvolvimento industrial e de infraestrutura. Atualmente, já existe política pública relevante que é controlada pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), que é o Ex-Tarifário. A modalidade permite a importação de bens que não tenham similar nacional e que não possuam capacidade de produção pela indústria nacional.

No caso da não existência destes dois fatores, o Ex-Tarifário pode ser acionado e a importação ocorrerá com alíquotas zeradas, permitindo o desenvolvimento do mercado de gás natural no Brasil. Ademais, a proposta em tela vai de encontro ao art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição Federal de 1988, o qual dispõe que “A proposição legislativa que crie ou altere despesa obrigatória ou renúncia de receita deverá ser acompanhada da estimativa do seu impacto orçamentário e financeiro.”.



Neste sentido, louvo ao nobre relator, para que possa suprimir o art. 17-13 em benefício da indústria nacional e da geração de empregos e de divisas no Brasil.

Sala da comissão, 28 de outubro de 2024.

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alessandro Vieira

EMENDA Nº - CI
(ao PL 327/2021)

Suprimam-se os artigos 17-8 e 17-9 do Capítulo IV do Projeto de Lei nº 327, de 2021.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa suprimir os artigos 17-8 e 17-9, incluídos por meio de emenda do relator no novo parecer apresentado ao presente projeto de lei. A emenda visa restringir a compra de gás natural por empresa com posição dominante no mercado, bem como determinar o procedimento de venda compulsória de gás natural por empresa que ao final de cada ano atinja uma contratação de fornecimento, em base firme, de quantidades de gás natural que representem mais de 50% do mercado doméstico.

Somos contra esta restrição, pois pode desestimular investimentos em infraestrutura e na expansão da capacidade de fornecimento, essenciais para garantir a segurança energética e a competitividade do setor. Além disso, a intervenção compulsória pode criar insegurança jurídica, afetando a confiança dos investidores e comprometendo a previsibilidade necessária para operações de longo prazo. Medidas como essas podem resultar em distorções de mercado, dificultando a formação de preços competitivos e, paradoxalmente, gerando desabastecimento ou aumento de custos para os consumidores.

É essencial buscar mecanismos que promovam a concorrência de forma equilibrada, evitando a concentração, mas sem prejudicar a estabilidade e o desenvolvimento sustentável do setor de gás natural.



Sala da comissão, 4 de novembro de 2024.

Senador Alessandro Vieira
(MDB - SE)



Assinado eletronicamente, por Sen. Alessandro Vieira

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6588215145>



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Veneziano Vital do Rêgo

EMENDA Nº - CI
(ao PL 327/2021)

Art. 18-A A Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º.....

.....

XVIII - mitigar as emissões de gases causadores de efeito estufa e de poluentes nos setores de energia e de transportes, inclusive com o uso de biocombustíveis, de hidrogênio de baixa emissão de carbono e seus derivados e da captura e da estocagem geológica de dióxido de carbono;

.....

Art. 2º.....

.....

XVII - estabelecer diretrizes para o desenvolvimento da indústria do hidrogênio de baixa emissão de carbono;

.....

Art. 8º A ANP tem como finalidade promover a regulação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo, do gás natural, dos combustíveis sintéticos, dos biocombustíveis, do



hidrogênio de baixo carbono e da captura e da estocagem geológica de dióxido de carbono, no que lhe compete conforme a lei, cabendo-lhe:

.....

XVIII - especificar a qualidade dos derivados de petróleo, do gás natural e seus derivados, dos combustíveis sintéticos, dos biocombustíveis e do hidrogênio;

.....”

JUSTIFICAÇÃO

Entre os meses de agosto e de outubro deste ano o Brasil produziu três importantes diplomas legais que serão fundamentais para o esforço nacional rumo à nova economia verde através da transição energética: i) a Lei 14.948, o Marco Legal do Hidrogênio; ii) a Lei 14.990, o Programa de Desenvolvimento do Hidrogênio de Baixo Carbono; e iii) a Lei 14.993, do Combustível do Futuro.

Como as três matérias tramitaram praticamente de forma simultânea no Congresso Nacional, infelizmente ocorreu um lapso na harmonização de alguns elementos pontuais dessas normas.

A presente emenda, portanto, altera trechos da Lei 9.478, que trata da Política Energética Nacional, para compatibilizar trechos do Marco Legal do Hidrogênio com o Combustível do Futuro em relação às competências do CNPE e da ANP para regular e dispor de normas e diretrizes para a indústria do hidrogênio de baixo carbono.

Com esses pequenos ajustes preservamos a vontade já manifesta pelo legislador e garantimos a máxima segurança jurídica para que a nascente indústria de hidrogênio de baixo carbono possa devidamente se instalar em nosso país.



Sala da comissão, de de .

Senador Veneziano Vital do Rêgo
(MDB - PB)



Assinado eletronicamente, por Sen. Veneziano Vital do Rêgo

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5870964446>

7



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 361, de 2022, da Senadora Rose de Freitas, que *torna obrigatória a divulgação, pela prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica, de informações relativas ao nível dos reservatórios de hidrelétricas.*

Relator: Senador **LUIS CARLOS HEINZE**

I – RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão o Projeto de Lei – PL - nº 361, de 2022, de autoria da Senadora Rose de Freitas, que “torna obrigatória a divulgação, pela prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica, de informações relativas ao nível dos reservatórios de hidrelétricas”.

O PL é composto por dois artigos. O primeiro determina que as distribuidoras de energia elétrica incluam na fatura enviada aos seus consumidores um endereço eletrônico no qual estejam dispostos, com



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

atualização semanal: o nível dos reservatórios de cada uma das usinas hidrelétricas integrantes do Sistema Interligado Nacional – SIN -; a data em que esse nível foi apurado; as fotos dos reservatórios mencionados, tiradas na data em que seus níveis foram apurados. Já o segundo artigo estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na Justificação da proposição, a autora destaca a importância de o consumidor verificar a real situação dos reservatórios das hidrelétricas e, com isso, comprovar a necessidade da cobrança das bandeiras vermelha e de escassez hídrica.

O PL foi remetido à Comissão de Meio Ambiente (CMA), onde foi aprovado no dia 5 de julho de 2023, e, em caráter terminativo, a esta Comissão.

Não foram apresentadas emendas no prazo previsto pelo art. 122, inciso II, alínea “c”, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

II – ANÁLISE

O RISF, em seu art. 104, estipula que a Comissão de Serviços de Infraestrutura – CI - tem competência para opinar sobre matérias pertinentes a *“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”*. Como o PL trata da prestação do serviço público de distribuição de energia elétrica, seu objeto se alinha claramente às competências da CI.

Sobre a constitucionalidade, a Constituição Federal – CF - estabelece, no art. 21, inciso XII, alínea “b”, que compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços e



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

instalações de energia elétrica. Ressalta-se que a distribuição de energia elétrica é um desses serviços. Adicionalmente, o art. 22, inciso IV, da CF prevê que compete privativamente à União legislar sobre energia. A CF também especifica, em seu art. 48, que cabe ao Congresso Nacional dispor sobre todas as matérias de competência da União. Importante notar que o PL nº 361, de 2022, não versa sobre matérias de competência exclusiva do Presidente da República explicitadas no art. 61 da CF. Assim, o tema tratado pelo PL nº 361, de 2022, orbita no campo de atuação material e legislativa do Poder Legislativo da União estabelecido pela CF.

Não foi identificado qualquer aspecto associado à injuridicidade da proposição.

O projeto não implica aumento de despesa ou diminuição de receita do Orçamento Geral da União - OGU -, de forma que não há óbice em relação ao atendimento aos preceitos das normas orçamentárias vigentes.

No que tange à técnica legislativa, é preciso ponderar que a proposição cria legislação esparsa, pois, em vez de modificar leis existentes, sugere uma nova. Isso desconsidera o inciso IV do art. 7º da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

No que tange ao mérito, cabe ressaltar que a autora do PL em análise identificou corretamente um problema que aflige o setor elétrico: a dificuldade de compreensão das chamadas bandeiras tarifárias. Contudo, pelas razões expostas a seguir, identificamos alguns aspectos que desaconselham a aprovação da proposição.

Primeiramente, deve ser observado que o nível dos reservatórios brasileiros já é divulgado periodicamente no site do Operador Nacional do Sistema Elétrico - ONS: <https://www.ons.org.br/paginas/energia->



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

[agora/reservatorios](#). A partir dessa informação, poder-se-ia pressupor que, para atender ao proposto pelo PL, bastaria às distribuidoras incluir esse endereço eletrônico nas faturas que enviam a seus consumidores. Contudo, o PL exige fotos atualizadas semanalmente dos reservatórios, gerando custos adicionais ao setor elétrico ou ao ONS, que inevitavelmente serão repassados aos consumidores.

Em segundo lugar, não é possível garantir que o consumidor acessará o endereço eletrônico disponibilizado na fatura. Ainda que o consumidor o acesse, a foto de um reservatório cheio ou vazio não é informação suficiente para um entendimento completo da situação conjuntural ou estrutural do setor elétrico.

Por exemplo, mesmo com um reservatório cheio, o ONS pode optar por usar termelétricas para preservar água, considerando uma previsão de crise hídrica para um futuro próximo. Ou seja, há risco de as fotos, sem uma contextualização adequada, gerarem efeito contrário ao pretendido pelo PL. A propósito, a razão das bandeiras tarifárias é justamente traduzir a situação hidrológica do sistema elétrico aos consumidores, utilizando as cores de um sinal de trânsito, de forma simplificada.

Em terceiro lugar, o PL pode sobrecarregar visualmente a fatura de energia elétrica, produzindo uma espécie de poluição visual do documento. Como resultado, informações básicas, como o consumo de energia elétrica, podem receber menos atenção por parte do consumidor. Para comprovar o risco apontado, cabe mencionar dois estudos: “Ensaio Comportamentais Aplicáveis a Consumidores de Energia Elétrica para Aperfeiçoamento das Bandeiras Tarifárias”, de autoria de Daniel Cardoso Danna¹, e “Ciências comportamentais

¹ Danna, Daniel Cardoso. *Ensaio Comportamentais Aplicáveis a Consumidores de Energia Elétrica para Aperfeiçoamento das Bandeiras Tarifárias*. Dissertação –



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

e políticas públicas: o uso do SIMPLES MENTE em projetos de inovação”, de autoria de Antonio Claret Campos Filhos, João Sigora e Manuel Bonduki². Ambos os estudos mostram que as faturas de energia elétrica atuais não destacam adequadamente as bandeiras tarifárias e outras informações relevantes, o que prejudica o entendimento pelos consumidores desse adicional tarifário. Em virtude dessa conclusão, os estudos sugerem um *layout* mais limpo para essas faturas.

Em quarto lugar, o PL associou a disponibilização das informações e fotos dos reservatórios à compreensão da necessidade das bandeiras tarifárias. Nesse sentido, deve ser observado que os dois estudos citados anteriormente analisam justamente a visão negativa dos consumidores em relação às bandeiras tarifárias, ou seja, a rejeição a uma intervenção regulatória que, na prática, permite a redução do valor das tarifas de energia elétrica. Os autores apontam soluções diferentes daquelas propostas pelo PL, uma vez que concluem que a forma de apresentação das bandeiras tarifárias deve ser aprimorada.

Os aspectos acima apresentados ilustram a existência de evidências de que dificuldade de compreensão das bandeiras tarifárias está associada à forma como elas são apresentadas ao consumidor, inclusive por meio das faturas de energia elétrica. É preciso enfatizar que o enfrentamento desse problema envolve estudos experimentais com os próprios consumidores.

Só assim será possível identificar uma forma de apresentação dos aspectos conjunturais e estruturais do setor elétrico que justificaram uma cobrança adicional para cobrir o acionamento de usinas mais caras. Caso

(*Mestrado em Administração Pública*). Brasília: Instituto Brasiliense de Direito Público - Escola de Administração de Brasília, 2019.

² Campos Filho, Antonio Claret; Sigora, João; Bonduki, Manuel. *Ciências comportamentais e políticas públicas: o uso do SIMPLES MENTE em projetos de inovação*. Brasília: Enap, 2020.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

contrário, corremos o risco de gerar desinformação e prejudicar ainda mais o correto entendimento do setor elétrico, cujo funcionamento é complexo. Dessa forma, no lugar de aprovarmos uma determinação como a proposta pelo PL em análise, entendemos ser mais adequado sugerir ao Poder Executivo que dê atenção ao tema.

III – VOTO

Ante o exposto, nosso voto é pela rejeição do PL nº 361, de 2022.

Sala da Comissão, em de de 2024

Senador Confúcio Moura, Presidente

Senador LUIS CARLOS HEINZE, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 361, DE 2022

Torna obrigatória a divulgação, pela prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica, de informações relativas ao nível dos reservatórios de hidrelétricas.

AUTORIA: Senadora Rose de Freitas (MDB/ES)



[Página da matéria](#)

PROJETO DE LEI Nº DE 2022

Torna obrigatória a divulgação, pela prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica, de informações relativas ao nível dos reservatórios de hidrelétricas.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica fica obrigada a informar, na fatura de seus consumidores, um endereço eletrônico no qual estejam dispostas, com atualização semanal, as seguintes informações:

I - o nível dos reservatórios de cada uma das usinas hidrelétricas integrantes do Sistema Interligado Nacional;

II – a data em que o nível de que trata o inciso I do *caput* deste artigo foi apurado;

III - as fotos dos reservatórios de que trata o inciso I do *caput* deste artigo, tiradas na data em que os seus níveis foram apurados.

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

JUSTIFICAÇÃO

O consumidor brasileiro vem pagando, já faz alguns anos, cada vez mais caro pela sua energia elétrica. As justificativas apresentadas para os aumentos são várias: financiamento de investimentos na elevação da capacidade futura de geração e transmissão, falta de água nos reservatórios das hidrelétricas, necessidade de acionar termelétricas, subsídios a energias renováveis, subsídios a consumidores dependentes de termelétricas etc. O consumidor vem sofrendo com todos esses aumentos sem realmente poder verificar se as explicações dadas têm fundamento.

O mecanismo das bandeiras tarifárias, criado em 2015 pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), deveria servir para indicar para o consumidor o custo real da energia consumida e induzir eventuais mudanças em seu consumo. O sistema envolve quatro bandeiras: a verde, a amarela, a vermelha patamar 1 e a vermelha patamar 2. A ideia é incentivar o consumidor a desacelerar o consumo, de forma mais devagar na amarela e mais rápida na vermelha, para reduzir a demanda de energia e, com isso, os custos na geração. Ademais, as bandeiras evitam que o consumidor pague o custo do financeiro associado ao carregamento de custos não previstos com aquisição de energia elétrica incorridos pelas distribuidoras. Em setembro de 2021 entrou em vigor a Bandeira Escassez Hídrica, justificada em razão dos níveis muito baixos dos reservatórios das hidrelétricas.

Diante do exposto, apresento esta proposição com o intuito de obrigar as distribuidoras de energia elétrica a informarem, na fatura do consumidor, o endereço eletrônico onde estará divulgado o resultado da aferição dos níveis dos reservatórios de água, juntamente com relatório fotográfico relativo à data da aferição. Só assim o consumidor poderá verificar a real situação dos reservatórios e comprovar a necessidade da cobrança das bandeiras vermelha e de escassez hídrica.

Sala das Sessões,

Senadora ROSE DE FREITAS



SF/22409.51167-61



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 9, DE 2023

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, sobre o Projeto de Lei nº 361, de 2022, da Senadora Rose de Freitas, que Torna obrigatória a divulgação, pela prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica, de informações relativas ao nível dos reservatórios de hidrelétricas.

PRESIDENTE: Senadora Leila Barros

RELATOR: Senador Carlos Viana

RELATOR ADHOC: Senadora Damares Alves

05 de julho de 2023



PARECER Nº DE 2023

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, sobre o Projeto de Lei nº 361, de 2022, da Senadora Rose de Freitas, que *torna obrigatória a divulgação, pela prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica, de informações relativas ao nível dos reservatórios de hidrelétricas*.

Relator: Senador **CARLOS VIANA**

I – RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão o Projeto de Lei (PL) nº 361, de 2022, de autoria da Senadora Rose de Freitas, que “torna obrigatória a divulgação, pela prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica, de informações relativas ao nível dos reservatórios de hidrelétricas”.

O PL é composto por dois artigos. O primeiro determina que as distribuidoras de energia elétrica incluam na fatura enviada aos seus consumidores um endereço eletrônico no qual estejam dispostos, com atualização semanal: o nível dos reservatórios de cada uma das usinas hidrelétricas integrantes do Sistema Interligado Nacional (SIN); a data em que esse nível foi apurado; as fotos dos reservatórios mencionados, tiradas na data em que seus níveis foram apurados. Já o segundo artigo estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na Justificação da proposição, a autora destaca a importância de o consumidor verificar a real situação dos reservatórios das hidrelétricas e, com isso, comprovar a necessidade da cobrança das bandeiras vermelha e de escassez hídrica.

O PL foi remetido a esta Comissão e, em caráter terminativo, à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI).

Não foram apresentadas emendas no prazo previsto pelo art. 122, inciso II, alínea “c”, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

II – ANÁLISE

O art. 102-F do RISF estabelece que compete à Comissão de Meio Ambiente (CMA) opinar sobre assuntos pertinentes à defesa do meio ambiente. Entre os assuntos destacados pelo referido artigo, menciona-se a “proteção do meio ambiente, controle da poluição, conservação da natureza e defesa do solo, dos recursos naturais e genéticos, das florestas, da caça, da pesca, da fauna, da flora e dos recursos hídricos”. Verifica-se, portanto, que a matéria tratada pelo PL se enquadra nas competências previstas pelo art. 102-F do RISF, uma vez que as hidrelétricas utilizam um recurso hídrico para gerar energia elétrica.

Uma vez constatada a aderência do tema às competências desta Comissão, passemos à análise do PL.

De início, louvamos a preocupação da autora do PL quanto à necessidade de o Estado atuar para informar os consumidores de energia elétrica acerca da situação dos reservatórios das hidrelétricas. A divulgação nas faturas de energia elétrica do endereço eletrônico no qual serão disponibilizados o nível dos reservatórios e a foto desses últimos dará aos consumidores informações concretas sobre o que as autoridades do setor elétrico utilizam para justificar elevações nas tarifas e o acionamento das bandeiras tarifárias. Trata-se de uma medida com potencial para racionalizar o consumo de energia elétrica e, com isso, preservar o meio ambiente.

Em situações de escassez hídrica, como grande parte da nossa geração de energia elétrica é oriunda de hidrelétricas, o ideal é que todos nós reduzamos o consumo de energia elétrica. Com isso, evitamos que sejam acionadas termelétricas emissoras de gases causadores de efeito estufa. As bandeiras tarifárias, embora tenham esse objetivo, não o atingem, conforme já constatado pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Ou seja, elas não são suficientes para mudar o comportamento do consumidor de energia elétrica, de forma que é necessário pensarmos em outras soluções, tais como a proposta pelo PL em análise.

De fato, a concretude que a foto de um reservatório vazio possibilita é capaz de fazer com que as pessoas sejam instadas a adotar um comportamento em prol da redução do consumo de energia elétrica. Apertar um simples interruptor de luz estará associado à lembrança de um

reservatório seco, o que pode fazer com que as pessoas cogitem se é realmente necessário utilizar a eletricidade naquele momento.

Destacamos, ainda, que a imagem de um reservatório vazio pode ter impacto para além do setor elétrico, na medida em que incentiva o uso racional da água, preservando um bem essencial à vida humana, sobretudo em um momento de escassez hídrica.

Do exposto, nota-se que a proposição apresenta impactos positivos para o meio ambiente. Os incentivos por ela dados constituem atos de cidadania e revelam preocupação com as gerações futuras e com o planeta Terra.

III – VOTO

Ante o exposto, nosso voto é pela aprovação do PL nº 361, de 2022.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



Relatório de Registro de Presença
CMA, 05/07/2023 às 09h - 22ª, Extraordinária
Comissão de Meio Ambiente

Bloco Parlamentar Democracia (PDT, MDB, PSDB, PODEMOS, UNIÃO)			
TITULARES		SUPLENTE	
MARCIO BITTAR		1. CARLOS VIANA	PRESENTE
JAYME CAMPOS		2. PLÍNIO VALÉRIO	PRESENTE
CONFÚCIO MOURA	PRESENTE	3. VENEZIANO VITAL DO RÊGO	PRESENTE
GIORDANO	PRESENTE	4. ALESSANDRO VIEIRA	
MARCOS DO VAL		5. CID GOMES	
LEILA BARROS	PRESENTE	6. RANDOLFE RODRIGUES	

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PT, PSD, REDE)			
TITULARES		SUPLENTE	
MARGARETH BUZETTI	PRESENTE	1. VANDERLAN CARDOSO	
ELIZIANE GAMA		2. NELSON TRAD	
VAGO		3. OTTO ALENCAR	PRESENTE
JAQUES WAGNER	PRESENTE	4. BETO FARO	
FABIANO CONTARATO		5. TERESA LEITÃO	
JORGE KAJURU	PRESENTE	6. ANA PAULA LOBATO	

Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)			
TITULARES		SUPLENTE	
ROGERIO MARINHO		1. WELLINGTON FAGUNDES	PRESENTE
ZEQUINHA MARINHO	PRESENTE	2. JORGE SEIF	
JAIME BAGATTOLI	PRESENTE	3. CARLOS PORTINHO	

Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)			
TITULARES		SUPLENTE	
TEREZA CRISTINA		1. LUIS CARLOS HEINZE	
DAMARES ALVES	PRESENTE	2. MECIAS DE JESUS	PRESENTE

Não Membros Presentes

PROFESSORA DORINHA SEABRA
ANGELO CORONEL
PAULO PAIM

DECISÃO DA COMISSÃO**(PL 361/2022)**

APROVADO O RELATÓRIO DO SENADOR CARLOS VIANA, LIDO ADHOC PELA SENADORA DAMARES ALVES, QUE PASSA A CONSTITUIR O PARECER DA COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, FAVORÁVEL AO PROJETO DE LEI N° 361 DE 2022.

05 de julho de 2023

Senadora LEILA BARROS

Presidente da Comissão de Meio Ambiente

8



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

PARECER Nº , DE 2024

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 6.156, de 2023 (Projeto de Lei nº 6.184, de 2009, na origem), do Deputado Carlos Sampaio, *que denomina Viaduto Soldado Constitucionalista Abílio Previdi o viaduto localizado no Km 464,6 da BR-116, Rodovia Régis Bittencourt, no Estado de São Paulo.*

RELATOR: Senador **LUIS CARLOS HEINZE**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura – CI -, em decisão terminativa, o Projeto de Lei – PL - nº 6.156, de 2023 - PL nº 6.184, de 2009, na origem -, do Deputado Carlos Sampaio, *que denomina Viaduto Soldado Constitucionalista Abílio Previdi o viaduto localizado no Km 464,6 da BR-116, Rodovia Régis Bittencourt, no Estado de São Paulo.*

Para tanto, a proposição institui a homenagem a que se propõe, tal qual descrita pela ementa. Encerra, igualmente, a cláusula de vigência, prevista para a data da publicação da lei em que se converter a matéria.

Na justificção, o autor destaca a história de vida e o legado do homenageado.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

Na Câmara dos Deputados, o PL foi aprovado pelas Comissões de Viação e Transportes, de Educação e Cultura, e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No Senado Federal, a proposição, que não recebeu emendas, foi distribuída para apreciação exclusiva e terminativa deste colegiado.

II – ANÁLISE

Nos termos do disposto no inciso I do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete a este colegiado opinar sobre proposições que versem, entre outros temas, sobre transportes terrestres, a exemplo da proposição em debate.

Ainda segundo essa mesma norma, conforme estabelecido nos arts. 49, inciso I, e 91, § 1º, inciso IV, foi confiada à CI a competência para decidir terminativamente sobre o projeto, razão pela qual lhe cumpre apreciar seu mérito.

Ademais, em virtude do caráter exclusivo do exame da matéria, compete subsidiariamente a este colegiado, em substituição à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, pronunciar-se também acerca dos aspectos constitucionais, jurídicos, em especial no que diz respeito à técnica legislativa, e regimentais da proposição.

Quanto à constitucionalidade formal do projeto, consideramos atendidos os aspectos relacionados à competência legislativa da União - art. 22, XI, CF -, às atribuições do Congresso Nacional - art. 48, *caput*, CF - e à legitimidade da iniciativa parlamentar – neste caso, ampla e não reservada - art. 61, *caput*, CF –, bem como ao meio adequado para veiculação da matéria.

Verificado o atendimento aos requisitos constitucionais formais, parecem igualmente atendidos os requisitos constitucionais materiais, de forma que não se observam, na proposição, vícios relacionados à constitucionalidade da matéria. Tampouco foram observadas falhas de natureza regimental.

A atribuição supletiva de nomes a infraestruturas constantes do Sistema Federal de Viação é regulada pela Lei nº 6.682, de 27 de agosto de



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

1979, que dispõe sobre a denominação de estações terminais, obras de arte ou trechos de via do sistema nacional de transporte.

No que concerne à juridicidade, a proposta observa os preceitos da mencionada Lei, especialmente aquele encartado no art. 2º, que propugna que homenagens como a ora em exame devem ser instituídas por lei especial, devendo a honraria designar “fato histórico ou [...] nome de pessoa falecida que haja prestado relevante serviço à Nação ou à Humanidade”.

De outra sorte, a iniciativa encontra amparo na Lei nº 6.454, de 24 de outubro de 1977, que *dispõe sobre a denominação de logradouros, obras, serviços e monumentos públicos* e veda, em todo o território nacional, a atribuição de nome de pessoa viva ou que tenha se notabilizado pela defesa ou exploração de mão de obra escrava, em qualquer modalidade, a bem público pertencente à União ou às pessoas jurídicas da administração indireta.

No que diz respeito ao mérito, a proposição merece prosperar.

Abílio Previdi nasceu em 1910, no distrito de Pariquera-Açu, então pertencente ao município de Jacupiranga, no estado de São Paulo. Desde jovem, envolveu-se com o transporte da produção agrícola local, especialmente arroz, auxiliando no escoamento da produção para outros municípios e para o Porto de Santos.

Com o advento da Revolução Constitucionalista de 1932, movimento que visava à restauração da Constituição e à retomada da legalidade democrática no Brasil, Abílio Previdi atendeu ao chamado cívico e serviu como soldado constitucionalista. Devido à sua habilidade como motorista, tornou-se responsável pelo transporte de soldados, desempenhando papel indispensável nas operações logísticas do movimento.

Após o conflito, Abílio Previdi foi eleito vereador e exerceu o cargo de Presidente da Câmara Municipal de Jacupiranga por duas gestões, sempre representando os interesses de Pariquera-Açu. Conhecido por seu senso de justiça, cultura e simpatia pessoal, dedicou-se intensamente às causas sociais e ao desenvolvimento da região.

Seu heroísmo e dedicação foram reconhecidos em 1982, quando a Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo concedeu-lhe o Diploma e Medalha de Honra, em respeito aos serviços prestados durante a Revolução de



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

1932. Além disso, o trecho da Rodovia SP-226 que faz ligação da BR-116 ao Município de Pariquera-Açu, leva o seu nome, por força de lei estadual.

A trajetória de Abílio Previdi simboliza o espírito de luta e o compromisso com a democracia característicos dos participantes da Revolução Constitucionalista. Homenageá-lo é também manter viva a memória de um dos momentos mais significativos da história paulista e brasileira.

Denominar o referido viaduto como Viaduto Soldado Constitucionalista Abílio Previdi é, portanto, um reconhecimento de sua dedicação e uma medida ímpar para preservar e transmitir às futuras gerações os valores pelos quais lutou, sendo uma justa homenagem a um cidadão que dedicou sua vida ao serviço da pátria e à comunidade.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 6.156, de 2023.

Sala da Comissão, em de de 2024

Senador Confúcio Moura, Presidente

Senador LUIS CARLOS HEINZE, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 6156, DE 2023

(nº 6184/2009, na Câmara dos Deputados)

Denomina Viaduto Soldado Constitucionalista Abílio Previdi o viaduto localizado no Km 464,6 da BR-116, Rodovia Régis Bittencourt, no Estado de São Paulo.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

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

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=700214&filename=PL-6184-2009



[Página da matéria](#)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Denomina Viaduto Soldado
Constitucionalista Abílio Previdi o
viaduto localizado no Km 464,6 da BR-
116, Rodovia Régis Bittencourt, no
Estado de São Paulo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica denominado Viaduto Soldado
Constitucionalista Abílio Previdi o viaduto localizado no Km
464,6 da BR-116, Rodovia Régis Bittencourt, no Estado de São
Paulo.

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, na data da chancela.

ARTHUR LIRA
Presidente



Of. nº 711/2023/PS-GSE

Brasília, na data da apresentação.

A Sua Excelência o Senhor
Senador ROGÉRIO CARVALHO
Primeiro-Secretário do Senado Federal

Assunto: **Envio de proposição para apreciação**

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 6.184, de 2009, da Câmara dos Deputados, que “Denomina Viaduto Soldado Constitucionalista Abílio Previdi o viaduto localizado no Km 464,6 da BR-116, Rodovia Régis Bittencourt, no Estado de São Paulo”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR
Primeiro-Secretário



* C D 2 3 8 6 8 2 0 0 5 2 0 0 *

9

PARECER Nº , DE 2024

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

Relator: Senador **VENEZIANO VITAL DO RÊGO**

I – RELATÓRIO

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

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

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

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

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

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

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

passageiros a competência para estabelecer multas e sanções administrativas.

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

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

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

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

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

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

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

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

A primeira emenda propõe que a concessão de benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários seja custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, vedando a atribuição deste custo, via aumento de tarifa, aos usuários do transporte coletivo em geral. Abre-se prazo de dois anos para a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios adequarem suas legislações de concessão de gratuidades e descontos tarifários a essa prerrogativa.

A emenda do Senador Fernando Farias propõe que as receitas extratarifárias sirvam de fonte alternativa para o subsídio do setor. Propõe ainda que os recursos da CIDE - Combustíveis sejam destinados também para o subsídio da tarifa do serviço de transporte público.

II – ANÁLISE

Como a distribuição foi exclusiva a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura, exige-se uma análise abrangente da proposta, de forma a abordar tanto seus aspectos formais, como também seu mérito.

O projeto é constitucional, uma vez que está apoiado no art. 21, inciso XX, da Lei Maior, que estabelece a competência da União para “instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos”.

Quanto à juridicidade, a proposição apresenta as necessárias características de novidade, generalidade e abstração.

Quanto ao mérito, conforme exposto na justificção do Senador Antonio Anastasia, consideramos necessária a atualização desse importante marco legal, para aperfeiçoar a execução da política de mobilidade urbana pelos entes federados.

De fato, é urgente promover alterações de modo que a Lei melhor espelhe a realidade do setor, entre outras providências, com o aprimoramento e a inclusão de novas definições, a especificação de novas orientações acerca das licitações e das contratações, e a disciplina em lei de

formas alternativas de remuneração do prestador de serviço de transporte coletivo, conforme proposto no projeto original.

Embora concordemos que o projeto é meritório, entendemos necessária uma série de aperfeiçoamentos, que foram condensados no substitutivo que apresentamos ao final de nosso voto. Ressaltamos que o presente relatório é fruto de um extenso debate entre audiências e reuniões com a equipe da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.

Inicialmente, a definição de um marco legal para o transporte público coletivo urbano merece lei própria para estabelecer as regras e diretrizes do setor, sem prejuízo das alterações legislativas necessárias e as compatibilizações com a Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, da qual o transporte coletivo é parte.

Assim, propomos redação que, em primeiro lugar, estabelece os princípios, os objetivos e as diretrizes do sistema de transporte público coletivo. Ato contínuo, é preciso diferenciar o transporte público coletivo básico do transporte público coletivo complementar e do transporte coletivo sob demanda, de modo que os entes federados possam, quando necessário, direcionar os esforços de continuidade dos serviços e a assistência financeira disponível para os serviços considerados essenciais.

O Capítulo II do substitutivo, que trata da organização do transporte público, está estruturado em quatro seções, que tratam de definições gerais, planejamento e regulação. Tratamos de importante ferramenta que é a gestão associada, prevista no art. 241 da Constituição Federal. No planejamento, o texto estabelece diretrizes para esta etapa, de fundamental importância para o sucesso da futura operação dos serviços. Inserimos ainda dispositivos para tratar da regulação e fiscalização dos serviços, como a possibilidade de designação, pelo titular dos serviços de transporte público, de entidade reguladora, com mecanismos de autonomia decisória, e autonomia administrativa, orçamentária e financeira.

O Capítulo III aborda o financiamento dos serviços de transporte público coletivo. No art. 19, estabelecemos as formas de financiamento, como operações estruturadas, investimentos privados e instrumentos urbanísticos e tributários de captura da valorização imobiliária.

Tratamos ainda da sustentabilidade econômico-financeira da operação através de receitas tarifárias e extratarifárias, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais.

Definimos também as receitas extratarifárias, que poderão ter origem na publicidade, nas receitas imobiliárias, em cobranças de estacionamento público ou privado até mesmo em receitas advindas da comercialização de créditos de carbono. É possível ainda ao titular dos serviços instituir cobranças de contribuição de melhoria decorrente de valorização imobiliária, regime diferenciado de tributação decorrente de emissões de poluentes, e até cobrança de tributos, como as tarifas de congestionamento. Tudo isso visa privilegiar o transporte coletivo e desestimular o uso de modos e serviços prejudiciais à Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Tratamos ainda da concessão de gratuidades e de descontos tarifários, que poderão ter fontes de custeio próprias, como por exemplo a Cide-combustíveis, sem onerar os demais usuários.

O Capítulo IV dedica-se à operação do transporte público, cuja prestação depende de prévia licitação, nos termos do art. 175 da Constituição Federal, vedados os contratos de natureza precária.

A remuneração do prestador, por sua vez, será de responsabilidade do poder concedente. Este, além das receitas tarifárias, poderá empregar outras receitas, como já citamos anteriormente, tais como: da exploração de serviços e de espaços comerciais em terminais, estações e demais locais de conexões de transporte; do aluguel de imóveis do poder público concedente; da política de gestão de estacionamentos; das políticas de gestão do uso do sistema viário e do desincentivo ao transporte individual e de subsídios orçamentários de quaisquer entes federativos.

Por fim, alteramos a Lei nº 12.587, de 2012, para fazer a compatibilização com o texto da nova lei.

Quanto à Emenda nº 1-T, esta fica prejudicada em razão das alterações conceituais relativas à remuneração dos prestadores de serviço que ora propomos, que está estruturada de forma robusta e não prejudicará os demais usuários.

Quanto à Emenda nº 2, tem razão o Senador ao se referir à busca pela necessidade de fontes alternativas ou complementares de receita para a redução da tarifa. Nesse sentido, a Cide cumpre papel fundamental, atualmente, no financiamento dos programas de infraestrutura de transportes e poderá contribuir sobremaneira com a mobilidade urbana nos centros urbanos e a busca pela modicidade tarifária mediante redução das tarifas. Assim, acolhemos a emenda na forma do substitutivo apresentado.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **aprovação** do PL nº 3.278, de 2021, pela prejudicialidade da Emenda nº 1-T e pelo acolhimento da Emenda nº 2, na forma do substitutivo que ora apresentamos.

EMENDA Nº - CI (SUBSTITUTIVO)

Institui o marco legal do transporte público coletivo urbano; altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997; a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001; e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei institui o marco legal do transporte público coletivo urbano, veicula as normas específicas atinentes às regras gerais para prestação dos serviços de transporte público coletivo e altera a Lei nº 9.503,

de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com fundamentos no artigo 6º, nos incisos XII e XX do artigo 21 e no inciso XI do artigo 22 da Constituição Federal.

Parágrafo único. As disposições desta Lei aplicam-se, no que couber, ao transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano, definidos nos termos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

Art. 2º O transporte público coletivo, direito social previsto no artigo 6º da Constituição Federal e dever do Estado, é serviço público de caráter essencial, indispensável ao desenvolvimento socioeconômico de toda a população e ao atendimento das necessidades de deslocamento das pessoas no território.

Parágrafo único. Cabe à União, aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios, de forma compartilhada e no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas necessárias para assegurar esse direito e organizar os serviços em rede única, intermodal, acessível, abrangente e integrada, de forma que as particularidades e necessidades em cada município sejam consideradas.

Art. 3º Os serviços de transporte público coletivo deverão ser prestados com base nos seguintes princípios fundamentais:

- I – universalização do acesso;
- II – prevalência do interesse público para a equidade no acesso a todas as pessoas;
- III – acessibilidade física e econômica;
- IV – qualidade do serviço prestado à população, com cortesia, salubridade, conforto, segurança, eficiência, regularidade, atualidade e continuidade;
- V – sustentabilidade ambiental, social e econômica;
- VI – modicidade da tarifa para o passageiro;
- VII – transparência, gestão democrática e controle social;

VIII – ampla disponibilidade de informação e facilidade a seu acesso e entendimento por todas as pessoas;

IX – integridade e autenticidade de dados;

X – responsabilidade compartilhada entre os entes federados para a efetividade do serviço;

XI – distinção entre custo de remuneração pela prestação do serviço e a tarifa cobrada pelo uso do serviço; e

XII – segurança jurídica nos contratos de prestação de serviço concedidos.

Art. 4º O sistema de transporte público coletivo deverá ser orientado pelas seguintes diretrizes:

I – planejamento da rede de transporte público coletivo na forma de uma rede única, integrada e intermodal, adequada à demanda de passageiros e aos objetivos do desenvolvimento urbano sustentável;

II – incorporação de novos serviços de mobilidade à rede única e integrada;

III – planejamento da operação com vistas ao estímulo ao uso do transporte público coletivo, considerando a disponibilidade e qualidade dos serviços, em intervalos e frequência adequados ao atendimento das necessidades da população;

IV – estruturação e aperfeiçoamento da gestão pública para dispor de maior capacidade de regulação, controle, planejamento e, quando for o caso, operação da rede única e integrada e dos serviços que a compõem;

V – transição energética sustentável com utilização de novas tecnologias e de fontes renováveis de energia para a redução dos impactos ambientais, mantendo a modicidade da tarifa;

VI – fomento à cooperação e coordenação interfederativa para integração da rede metropolitana ou regional ou nacional com a rede local, incluindo conexão com a rede intermodal de transporte de passageiros;

VII – conectividade, integração e acessibilidade entre os serviços que compõem a rede de transporte público coletivo e entre estes e os modos ativos de transporte;

VIII – conservação, melhoria e expansão dos serviços, com atualização e modernização contínua das técnicas, dos equipamentos e das instalações;

IX – avaliação periódica do planejamento da rede e operação, incluindo o nível de cobertura do serviço, a demanda atendida e a não atendida e a satisfação dos passageiros;

X – estabelecimento de novas fontes e mecanismos de financiamento para investimento em infraestrutura, frota e no custeio da operação do sistema;

XI – ampliação da participação das fontes não tarifárias no financiamento da operação e qualificação do serviço ofertado;

XII – gestão pública dos dados, adoção de políticas de dados abertos e clareza e simplicidade na comunicação com a população;

XIII – padronização de equipamentos e insumos da cadeia produtiva do setor;

XIV – modernização dos modelos operacionais e contratuais para induzir a eficiência, a transparência e a objetividade e aumentar a qualidade do serviço; e

XV – promoção de mecanismos para identificação, alocação e a redução de riscos.

Art. 5º São objetivos do transporte público coletivo:

I – universalizar o acesso ao serviço de transporte público coletivo, efetivando o direito de usufruir e acessar as oportunidades que o ambiente urbano oferece;

II – promover a inclusão social, a equidade no acesso a oportunidades e a redução das desigualdades socioespaciais;

III – contribuir para o desenvolvimento urbano sustentável, a partir da estruturação de eixos de transporte público coletivo de média e alta capacidades e sua integração com o planejamento do uso e ocupação do solo urbano;

IV – reduzir as emissões de poluentes locais e gases de efeito estufa nos sistemas de transportes;

V – consolidar política tarifária e mecanismos de financiamento compatíveis e comprometidos com a redução de custos, atendimento à demanda de passageiros, melhoria da qualidade do serviço e garantia dos direitos dos cidadãos;

VI – contribuir para a redução dos tempos e custos de deslocamento da população nos centros urbanos;

VII – aumentar sua participação na matriz dos modos de transportes motorizados; e

VIII – estimular o aumento da produtividade, da competitividade e do fomento ao desenvolvimento da indústria nacional de produtos e equipamentos para o transporte público coletivo.

Art. 6º Para fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I – transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população, com itinerários e política tarifária fixados pelo poder público;

II – transporte público coletivo urbano: serviço de transporte público de passageiros no espaço intramunicipal;

III – transporte público coletivo de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo de passageiros intermunicipal, interestadual ou internacional, com características operacionais típicas de transporte urbano;

IV – rede de transporte público coletivo: conjunto único, integrado, acessível e intermodal de serviços e sistemas de transporte público coletivo organizado, planejado, gerenciado e fiscalizado pelo poder público, e composto por:

a) serviços básicos de transporte público coletivo: serviços de transporte de alta, média e baixa capacidades, universais, abertos ao público, com tarifas e itinerários fixos;

b) serviços complementares de transporte público coletivo: serviços seletivos ou auxiliares, universais, abertos ao público, para o atendimento de público específico ou de áreas de difícil acesso, com tarifas e itinerários fixos, não concorrentes com os serviços básicos; e

c) serviços acessórios de transporte público coletivo: serviços executivos ou sob demanda, delegados pelo poder público, com tarifas e itinerários variáveis.

V – atividades do serviço de transporte público coletivo: conjunto de serviços que garantem a prestação do serviço de transporte público coletivo;

VI – eixos estruturantes de transporte público coletivo: eixos dotados de sistemas de transporte de passageiros de média e alta capacidade, com infraestrutura necessária para seu funcionamento, podendo incluir ciclovias, vias acessíveis para pedestres, entre outros;

VII – faixas exclusivas para o transporte público coletivo: faixas no leito viário urbano ou intercity, não necessariamente de eixos estruturantes, reservadas para circulação exclusiva do transporte público coletivo;

VIII – faixas preferenciais para o transporte público coletivo: faixas no leito viário urbano ou intercity, não necessariamente de eixos estruturantes, reservados preferencialmente para circulação do transporte público coletivo;

IX – política tarifária: regras estabelecidas pelo poder público para fixação da tarifa, suas formas de cobrança, reajustes, revisões, gratuidades e descontos pelo uso dos serviços de transporte público coletivo;

X – tarifa pública: preço público cobrado do passageiro para utilização dos serviços de transporte público coletivo;

XI – benefício tarifário: medida associada à política tarifária, que concede isenção, gratuidade ou descontos na tarifa do serviço de

transporte público coletivo para determinado segmento de passageiro ou circunstância específica;

XII – remuneração do operador: valor pago ao prestador do serviço de transporte público coletivo, de forma a cobrir os custos do serviço prestado, proveniente de receitas e subsídio, estabelecido em contrato e vinculado a metas e padrões de desempenho, qualidade e disponibilidade do serviço;

XIII – receitas tarifárias: parcela da arrecadação oriunda da cobrança de tarifa do passageiro dos serviços de transporte público coletivo;

XIV – receitas extratarifárias: parcela da arrecadação oriunda de fontes alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, instituídas pelo poder público e previstas em contrato;

XV – subsídio público: recursos pecuniários e não pecuniários oriundos do orçamento público;

XVI – receitas de custeio: valores arrecadados pelo poder público com vistas a cobrir as despesas decorrentes dos subsídios públicos concedidos aos serviços de transporte público coletivo;

XVII – unidade regional de transporte público coletivo: unidade constituída por um agrupamento de municípios, estados ou destes entre si ou com a União, para ofertar o serviço de transporte público coletivo planejado de forma integrada e multimodal, enquanto função pública de interesse comum;

XVIII – instrumentos da política urbana: instrumentos definidos pela Lei nº 10.257, de 2001, que podem levar à reconfiguração de traçado e de aproveitamento do solo urbano e contribuir para a eficiência do transporte público coletivo;

XIX – transição energética do transporte público coletivo: política de substituição gradual de combustíveis fósseis por combustíveis renováveis, com menor geração de poluentes locais e gases de efeito estufa;

XX – retorno social do transporte público coletivo: benefícios resultantes do investimento no sistema de transporte público coletivo para a população; e

XXI – transporte de média e alta capacidade: sistema de transporte de passageiros em áreas urbanas com infraestrutura e características físicas e operacionais diferenciadas capazes de atender grande fluxo de viagens e passageiros de acordo com parâmetros técnicos de referência a serem definidos por norma específica.

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Seção I

Das Definições

Art. 7º A organização dos serviços de transporte público coletivo deverá obedecer às seguintes diretrizes gerais:

I – articulação com as políticas de desenvolvimento urbano e regional, de habitação, de segurança viária, de adaptação e mitigação de mudanças climáticas, de segurança pública e com outras de interesse social relevante, destinadas à melhoria da qualidade de vida da população, para as quais o transporte público coletivo seja fator determinante;

II – universalização do acesso aos serviços de transporte público coletivo, com vistas a propiciar o acesso às oportunidades e à redução das desigualdades socioespaciais;

III – prestação de serviço adequado, conforme parâmetros de qualidade, eficiência e eficácia, definidos pelo poder delegante, com foco no passageiro e na percepção da qualidade por todas as pessoas;

IV – integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e redes de transporte público coletivo nas cidades, unidades regionais e regiões metropolitanas;

V – captação dos recursos necessários para realização de investimentos e custeio da operação objetivando o cumprimento das metas do serviço por meio de receitas tarifárias, extratarifárias e contribuições dos beneficiários diretos e indiretos;

VI – incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários, incluindo a oferta adequada de uma rede de atendimentos destes sistemas;

VII – adoção da gestão administrativa da bilhetagem e do sistema de monitoramento da frota pelo poder público de forma independente, e no caso de ser privada, de forma compartilhada entre poder concedente e delegatário, de modo a garantir o controle público ao serviço;

VIII – adequação a critérios de sustentabilidade econômica, social e ambiental, considerando a promoção e proteção da vida digna, as necessidades de preservação da saúde pública e a adaptação e mitigação de mudanças climáticas;

IX – uso de tecnologias modernas e eficientes, compatíveis com os níveis exigidos de qualidade, continuidade, segurança, conforto, acessibilidade e sustentabilidade na prestação dos serviços; e

X – adoção de processos decisórios institucionalizados, transparentes e de planejamento integrado e interfederativo dos sistemas de transporte público coletivo.

Art. 8º Exercem a titularidade dos serviços de transporte público coletivo:

I – os municípios, no caso dos serviços de transporte público coletivo urbano;

II – os estados, no caso dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano; e

III – a União, no caso dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano.

§ 1º Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as disposições previstas para os estados e municípios.

§ 2º O exercício da titularidade dos serviços de transporte público coletivo poderá ser realizado também por gestão associada, nos termos do artigo 241 da Constituição Federal, e considerando que:

I – fica admitida a formalização de unidades regionais de transporte público coletivo para exercício da titularidade dos serviços de

transporte público coletivo, mediante consórcio público ou convênio de cooperação;

II – fica admitida a formalização de consórcio público exclusivamente composto de Municípios para prestação aos seus consorciados dos serviços de transporte público coletivo de passageiros no espaço urbano intramunicipal; e

III – consórcios públicos compostos de municípios, estados ou União poderão prestar os serviços de transporte público coletivo intermunicipal ou interestadual de caráter urbano desde que haja delegação ou participação do respectivo titular do serviço.

§ 3º Em casos de convênio de cooperação, fica dispensada a necessidade de autorização legislativa para a formalização de gestão associada para o exercício de funções relativas aos serviços de transporte público coletivo.

§ 4º Em caso de gestão associada dos serviços de transporte público coletivo, as responsabilidades administrativa, civil e penal cabíveis serão aplicadas aos respectivos titulares dos serviços.

§ 5º É facultativa a adesão dos titulares dos serviços de transporte público coletivo às estruturas das formas de gestão associada, inclusive através de unidades regionais de transporte público coletivo.

§ 6º As unidades regionais de transporte público coletivo poderão ser compostas por agrupamento de municípios limítrofes pertencentes ou não à uma região metropolitana ou aglomeração urbana legalmente instituída.

§ 7º A adesão a uma unidade regional de transporte público coletivo é facultativa e discricionária, não afastando as competências legalmente instituídas dos titulares dos serviços de transporte público coletivo.

Seção II

Do Planejamento

Art. 9º O titular dos serviços é responsável pelo planejamento da rede de transporte público coletivo, englobando:

I – a definição do conjunto de modos e linhas dos serviços integrantes da rede de transporte público coletivo, de acordo com:

a) as características urbanas existentes, inclusive de uso e ocupação do solo;

b) as estratégias locais para a promoção do desenvolvimento orientado ao transporte, alinhado com o plano diretor e plano de mobilidade urbana;

c) os estudos do comportamento de demanda atual e projetada;
e

d) os objetivos de promoção do acesso a oportunidades e redução de desigualdades.

II – a definição das estratégias e regras para integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos de transporte público coletivo nas cidades;

III – a definição do modelo de prestação dos serviços, direto ou indireto, mediante um ou mais contratos, considerando os modelos contratuais legalmente previstos;

IV – a definição do órgão ou entidade responsável pela regulação e fiscalização da prestação dos serviços de transporte público coletivo e dos serviços privados de transporte de passageiros;

V – os objetivos e metas de curto, médio e longo prazos para a universalização dos serviços, admitidas soluções graduais e progressivas, observando a compatibilidade com o plano de mobilidade urbana e demais planos setoriais;

VI – o estabelecimento de metas e indicadores de qualidade e desempenho operacional e de satisfação do passageiro, bem como de mecanismos para aferição de resultados, a serem obrigatoriamente observados na execução dos serviços prestados de forma direta ou indireta;

VII – os parâmetros e níveis de serviços a serem adotados para a garantia do atendimento adequado, inclusive relacionados à satisfação do passageiro;

VIII – as estratégias programadas e progressivas para a transição energética do transporte público coletivo sem que o eventual aumento de custos recaia sobre os passageiros;

IX – a elaboração ou a adoção de planos, protocolos e padrões para a gestão pública e aberta de dados;

X – as ações para emergências e contingências; e

XI – a política de controle e participação social sobre o serviço de transporte público coletivo, conforme disposto no art. 18 desta Lei, bem como a comissão de fiscalização nos moldes do artigo 30 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nos casos de concessão ou permissão.

§ 1º O planejamento do transporte público coletivo deverá estabelecer meta de redução de emissões de poluentes atmosféricos e gases de efeito estufa decorrentes da queima de combustíveis fósseis para o transporte público coletivo.

§ 2º A consolidação e a compatibilização do planejamento do transporte público coletivo com o plano de mobilidade, o plano diretor e o plano de desenvolvimento urbano integrado, quando couber, serão efetuadas pelo titular do serviço.

§ 3º Fica assegurada a ampla divulgação do planejamento do transporte público coletivo e dos estudos que o fundamentem, inclusive com a realização de audiências ou consultas públicas.

§ 4º O planejamento de que trata este artigo poderá se dar de forma associada no âmbito de unidades regionais de transporte público coletivo, e poderá prever estrutura de governança para sua implementação na forma da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, ou através da gestão associada prevista no art. 8º.

Seção III

Da Regulação

Art. 10. Compete ao titular dos serviços de transporte público coletivo designar órgão, ou, preferencialmente, entidade, responsável pela regulação e fiscalização desses serviços, independentemente da modalidade de sua prestação, atendendo aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 1º Na hipótese de designação de entidade reguladora, o titular dos serviços poderá estabelecer mecanismos de independência decisória, autonomia administrativa, orçamentária e financeira.

§ 2º Em caso de gestão associada, os entes titulares deverão, sempre que possível, adotar os mesmos critérios econômicos, sociais, ambientais e técnicos da regulação em toda a área de abrangência da prestação dos serviços.

Art. 11. São atribuições do titular dos serviços referentes à regulação dos serviços de transporte público coletivo, nos termos do art. 10:

I – estabelecer padrões e normas para a adequada prestação dos serviços e para o atendimento dos passageiros nos termos da legislação aplicável, e em observância às normas de referência editadas pela União;

II – promover a melhoria contínua dos padrões de qualidade, desempenho, cobertura do serviço e redução de emissões de poluentes e garantir o cumprimento das condições e metas estabelecidas nos contratos e no planejamento e na gestão dos serviços;

III – definir política tarifária que garanta a acessibilidade econômica da população aos serviços de transporte público coletivo, nos termos definidos por esta Lei, sem prejuízo à qualidade do serviço prestado;

IV – definir, em contrato, as revisões e os reajustes periódicos da remuneração dos operadores, estabelecida originalmente nos processos licitatórios para contratação dos serviços;

V – definir os critérios para reequilíbrio econômico e financeiro dos contratos em casos de eventos alheios à gestão operacional do contratado e não previstos pelo poder concedente;

VI – promover o estabelecimento e funcionamento dos espaços de fiscalização e participação conforme os artigos 13 e 18 da Lei nº 13.460, de 26 de junho de 2017;

VII – organizar os processos participativos e de controle social;
e

VIII – definir a periodicidade, formatos e fluxos de compartilhamento de dados operacionais e informações entre titular e prestadores do serviço.

Art. 12. A regulação dos serviços de transporte público coletivo deve observar as diretrizes estabelecidas nesta Lei, abrangendo as dimensões técnica, econômica, social e ambiental da prestação dos serviços de transporte público coletivo, e observando parâmetros de referência estabelecidos por ato do poder executivo federal.

Seção IV

Da Transparência, Publicidade, Direitos e Deveres dos Usuários e Controle Social

Art. 13. O titular do serviço de transporte público coletivo deverá fornecer, diretamente ou através de seu órgão ou entidade reguladora, os dados e informações necessários para o funcionamento do Sistema Nacional de Informações da Mobilidade Urbana (SIMU), observadas a metodologia e a periodicidade estabelecidas pela União.

Art. 14. O titular do serviço de transporte público coletivo deverá divulgar, diretamente ou através de seu órgão ou entidade reguladora, de forma sistemática e periódica, nos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, informações relativas:

I – aos custos de realização dos serviços, bem como das atividades que o compõe;

II – aos dados de gratuidades e descontos tarifários, por tipo, e respectivos impactos no cálculo da tarifa pública;

III – à fixação e aos reajustes das tarifas cobradas dos passageiros, bem como a análise de impacto socioeconômico da política tarifária;

IV – aos relatórios, estudos, decisões e instrumentos equivalentes que se refiram à regulação ou à fiscalização dos serviços de transporte público coletivo, bem como aos direitos e deveres dos passageiros e operadores;

V – aos dados de oferta prevista e realizada do serviço, de preferência territorializados, incluindo dados de frota, linhas e quilometragem percorrida;

VI – aos dados de demanda pelo serviço, incluindo o número de passageiros transportados por tipo;

VII – aos indicadores de eficiência, produtividade e qualidade dos serviços prestados, incluída pesquisa da satisfação dos passageiros;

VIII – à arrecadação do serviço, incluindo receitas tarifárias e extratarifárias por tipo de origem; e

IX – demais dados e informações fornecidos pelas operadoras dos serviços, desde que não violem a Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018.

§ 1º A publicidade a que se refere o *caput* deve ser realizada de forma que os dados e informações estejam diretamente disponíveis aos cidadãos, em sítio mantido na rede mundial de computadores, independente de solicitações formais específicas que devem ser atendidas em conformidade com a Lei nº 12.527, de 2011, e a Lei nº 14.129, de 29 de março de 2021.

§ 2º Quando a publicidade prevista no *caput* for realizada pelo poder público titular dos serviços, dispensa-se a realização pelos operadores.

§ 3º O disposto no inciso IV deve resguardar os documentos considerados sigilosos em razão do interesse público, mediante prévia e motivada decisão, e os de sigilo comercial conforme legislação específica.

Art. 15. Os operadores dos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano deverão fornecer ao titular do serviço ou ao seu órgão ou entidade reguladora os dados e informações necessários para o desempenho de suas atividades em consonância com as normas legais, regulamentares e contratuais.

Parágrafo único. Os operadores que atuem em mais de um município ou estado ou que prestem serviços de transporte público coletivo diferentes em um mesmo município ou estado manterão sistema contábil que permita registrar e demonstrar, separadamente, os custos e as receitas de cada serviço em cada um dos municípios ou estados atendidos.

Art. 16. São direitos dos passageiros dos serviços de transporte público coletivo, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e nº 13.460, de 26 de junho de 2017:

I – receber o serviço adequado, nos termos do artigo 6º da Lei nº 8.987, de 1995, e conforme indicadores e parâmetros definidos pelo titular dos serviços em regulamentos no edital de licitação e no contrato de prestação de serviço de transporte público coletivo;

II – participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação do serviço prestado;

III – ter amplo acesso a informações sobre os serviços prestados nos termos do art. 14 desta Lei;

IV – ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros ou por meio de aplicativos móveis ou sítios mantidos na rede mundial de computadores, de forma gratuita e acessível, sobre linhas, itinerários, horários, tarifas dos serviços e formas de integração com outros modos de transporte;

V – ser informado, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre seus direitos, deveres, penalidades a que podem estar sujeitos, bem como os direitos e obrigações dos prestadores de serviços, e também sobre canais de atendimento ao público e ouvidoria;

VI – ter acesso ao transporte público coletivo com prioridade de circulação na via pública em relação aos modos individuais motorizados para reduzir os tempos de viagem;

VII – ter acesso a um serviço com tecnologias e equipamentos que gerem um menor impacto ambiental dos seus deslocamentos;

VIII – ter acesso à veículos, equipamentos e infraestruturas concebidos com vistas à redução dos fatores de risco no trânsito e que garantam maior segurança na circulação;

IX – ter um sistema integrativo e não discriminatório que respeite a dignidade e a integridade física e pessoal de todos os cidadãos, independentemente de identidades de gênero, raça, orientação sexual, idade, diversidade de corpos, condições motoras, entre outros;

X – ter acesso a canais de denúncia e ao atendimento adequado e inclusivo em casos de violações de direitos humanos e sociais, especialmente em ocorrências de injúria e discriminação racial, importunação e assédio sexual, assédio moral e agressão nos sistemas de transporte público coletivo;

XI – ter acesso ao transporte facilitado por sistemas de bilhetagem eletrônica e demais tecnologias de cobrança, em caso de existência de tarifa, sem excluir a possibilidade de pagamento em dinheiro para acesso ao sistema;

XII – ter acesso a meios adequados e facilitadores de aquisição e carregamento de bilhetagem e com boa cobertura em sistemas de transporte com bilhetagem eletrônica e demais tecnologias de cobrança, em caso de existência de tarifa;

XIII – ser informado sobre o prazo de validade dos créditos tarifários, contados da data de sua aquisição, bem como sobre os prazos e procedimentos para solicitar ressarcimento de créditos não utilizados; e

XIV – usufruir com acessibilidade universal do sistema de transporte, incluídos os veículos, os terminais, as estações, os pontos de parada, o sistema viário e toda infraestrutura necessária à prestação dos serviços.

Art. 17. São deveres dos passageiros dos serviços de transporte público coletivo:

I – zelar pela preservação dos bens públicos ou privados utilizados para a prestação dos serviços;

II – pagar a tarifa de acesso ao sistema de transporte de passageiros ou demonstrar ser beneficiário de isenções parciais ou totais;

III – levar ao conhecimento do poder público responsável ou das empresas operadoras do serviço as irregularidades de que tenham conhecimento referentes ao serviço prestado;

IV – tratar com urbanidade e respeito a equipe de operação dos veículos e instalações do transporte público coletivo e os agentes públicos de fiscalização dos serviços; e

V – respeitar, nos veículos e instalações de transporte público coletivo, as regras locais quanto:

- a) à negociação ou comercialização de produtos ou serviços;
- b) ao uso de aparelhos sonoros ou musicais; e
- c) às manifestações artísticas, políticas ou religiosas.

Art. 18. O controle social dos serviços de transporte público coletivo poderá incluir a participação de órgãos colegiados nacional, estaduais, distrital e municipais, assegurada a representação:

I – dos titulares dos serviços e dos órgãos ou entidades reguladoras;

II – de órgãos governamentais relacionados ao setor;

III – dos prestadores de serviços de transporte público coletivo;

IV – dos passageiros; e

V – de entidades técnicas, organizações da sociedade civil e de defesa do consumidor com ações relacionadas ao setor.

§ 1º As funções e competências dos órgãos colegiados a que se refere o *caput* deste artigo poderão ser exercidas por órgãos colegiados já existentes, com as devidas adaptações das normas que os criaram.

§ 2º No caso da União, a participação a que se refere o *caput* deste artigo será exercida nos termos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e demais legislações vigentes.

CAPÍTULO III

DO FINANCIAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Seção I

Do Financiamento da Infraestrutura

Art. 19. O financiamento da infraestrutura de transporte público coletivo se dará em conformidade com as disposições da Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelecida na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, mediante:

I – utilização de instrumentos urbanísticos e tributários de captura da valorização imobiliária na forma da Lei nº 10.257, de 2001, e da legislação municipal e estadual;

II – contrapartidas por ônus causado à mobilidade urbana decorrente dos impactos de novos empreendimentos imobiliários e de eventos temporários ou extraordinários;

III – dotações específicas dos orçamentos da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios;

IV – benefícios e incentivos tributários definidos nos termos de legislações;

V – operações estruturadas de financiamento realizadas com recursos de fundos públicos ou privados ou através da utilização de instrumentos de mercado de capitais;

VI – investimentos privados realizados pelos operadores dos serviços de transporte público coletivo no âmbito dos contratos celebrados com o poder público;

VII – contribuições e taxas decorrentes da justa distribuição dos benefícios e ônus do uso dos diferentes modos e serviços de mobilidade urbana;

VIII – recursos oriundos de bancos de desenvolvimento e instituições de fomento, da comercialização de créditos de carbono, de outras compensações ambientais e de fundos e programas dedicados à sustentabilidade e adaptação às mudanças climáticas; e

IX – outros recursos previstos em lei.

Parágrafo único. Para efeito do disposto no artigo 2º da Lei nº 12.431, de 24 de junho de 2011, a concessão de benefícios fiscais ou tributários da União dependerá da adoção de requisitos ambientais, sociais e de governança, conforme regulamento.

Art. 20. Os investimentos em infraestrutura de transporte público coletivo deverão priorizar projetos:

I – estruturadores do território urbano atrelados a aprimoramentos à mobilidade urbana sustentável, sempre que possíveis vinculados a projetos de política urbana, habitação e qualificação do espaço público no entorno;

II – indutores do desenvolvimento urbano integrado;

III – de corredores exclusivos em eixos viários estruturantes, ou, quando inviáveis, de faixas exclusivas e preferenciais;

IV – que considerem a integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e redes de transporte;

V – que promovam a redução de emissões de poluentes locais e gases de efeito estufa e incentivem a transição tecnológica para fontes mais limpas;

VI – que promovam a redução de desigualdades;

VII – de qualificação dos locais de acesso ao sistema de transporte público coletivo, como pontos de parada, estações e terminais; e

VIII – que garantam a segurança viária e conforto dos passageiros e da população.

Art. 21. Sem prejuízo das regras gerais definidas na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e das normas específicas dos programas e ações da União, a contratação de projetos de transporte público coletivo com recursos federais fica condicionada ao atendimento do art. 13 desta Lei.

Art. 22. Os valores investidos em bens reversíveis pelos operadores privados constituirão créditos perante o titular, a serem

recuperados mediante remuneração estabelecida nos termos das normas regulamentares e contratuais e, quando for o caso, observada a legislação pertinente às sociedades por ações.

§ 1º Não gerarão crédito perante o titular os investimentos feitos sem ônus para o prestador, tais como os decorrentes de exigência legal aplicável à implantação de empreendimentos imobiliários e os provenientes de subvenções ou transferências fiscais voluntárias.

§ 2º Os investimentos realizados, os valores amortizados, a depreciação e os respectivos saldos serão anualmente auditados e certificados pelo poder concedente ou respectivo órgão ou entidade reguladora.

§ 3º Os créditos decorrentes de investimentos devidamente certificados poderão constituir garantia de empréstimos aos contratados, destinados exclusivamente a investimentos nos sistemas de transporte público coletivo objeto do respectivo contrato.

§ 4º Quando do advento do termo final do prazo contratual, ou quando se der a retomada dos serviços pelo titular dos serviços em quaisquer hipóteses legalmente admitidas, a indenização dos investimentos vinculados a bens reversíveis ainda não amortizados ou depreciados, nos termos da legislação aplicável, deve ser apurada e regularmente liquidada no prazo máximo de 1 (um) ano a contar do encerramento do contrato.

§ 5º Os contratos públicos de parceria adotarão preferencialmente os meios alternativos para a solução de conflitos acerca da definição da indenização.

Seção II

Do Financiamento da Operação

Art. 23. A operação dos serviços de transporte público coletivo terá a sustentabilidade econômico-financeira assegurada por meio de:

I – receitas de custeio e demais aportes de recursos orçamentários dos poderes públicos federal, estadual, do distrito federal e dos municípios;

II – receitas tarifárias, quando houver;

III – receitas extratarifárias;

IV – contribuições e taxas decorrentes da justa distribuição dos benefícios e ônus do uso dos diferentes modos e serviços de mobilidade urbana;

V – subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte; e

VI – outras fontes que venham a ser instituídas pelo poder público delegante, com objetivo de assegurar o financiamento do serviço de transporte público e o equilíbrio econômico financeiro contratual.

Parágrafo único. Os aportes de recursos orçamentários estabelecidos no inciso I, quando decorrentes de implementação de política de gratuidades e descontos tarifários, deverão ser suficientes para compensar o aumento de custos operacionais e a redução da arrecadação tarifária em razão do benefício concedido.

Art. 24. O titular dos serviços é responsável pela gestão financeira dos recursos auferidos mediante o pagamento da tarifa pelo passageiro, compreendendo:

I – o estabelecimento de sistemas de bilhetagem eletrônica;

II – a comercialização de créditos eletrônicos de passagens; e

III – o controle sobre eventuais rendimentos e créditos expirados.

Parágrafo único. A gestão financeira dos recursos de que trata o *caput* por entidade que não integra a administração do titular dependerá de prévia licitação, pela qual se deverá prever:

I - contratação de auditoria independente anual, com definição prévia dos elementos da auditoria com a seleção do auditor independente pelo titular dos serviços a partir de opções oferecidas pelo operador;

II - acesso completo, imediato e irrestrito dos dados desagregados e agregados de bilhetagem eletrônica pela administração pública, incluindo sua comercialização e rendimentos financeiros; e

III - adoção de ações de classe especial em empresas de capital misto.

Art. 25. A política tarifária do serviço de transporte público coletivo deverá observar:

I – a ampliação do acesso dos cidadãos ao serviço;

II – a capacidade de pagamento dos passageiros, inclusive em comparação aos custos do transporte individual;

III – necessidades da população em relação ao serviço público ofertado;

IV – a adoção de diferentes fontes de receitas visando a modicidade tarifária;

V – a possibilidade de integração entre modos e redes de transporte, quando possível através da adoção de bilhete único ou outro mecanismo de conjugação de serviços;

VI – a publicidade, simplicidade e transparência;

VII – o incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários, visando a automação integral da cobrança de passagens; e

VIII – subsídio cruzado entre serviços superavitários e aqueles deficitários, visando a disponibilização de uma rede única e integrada para a população.

Art. 26. As tarifas serão fixadas de forma clara e objetiva, devendo os reajustes e as revisões serem tornados públicos na forma do inciso IV do art. 14 desta Lei, com prazo de antecedência para sua aplicação definido em contrato.

Art. 27. A União, os estados, os municípios e o Distrito Federal, no âmbito de suas competências, de forma independente ou consorciada entre as esferas de governo, poderão estabelecer programas de custeio da

operação do transporte coletivo, visando o estabelecimento de benefícios tarifários aos passageiros, ampliação do nível de serviço ou outros ajustes operacionais, por meio de subsídios ou subvenções orçamentárias.

§ 1º Os recursos destinados aos programas e subsídios de que trata o *caput* poderão originar-se de dotações específicas do orçamento do titular dos serviços ou de repasses de outros entes da federação, observado o disposto no parágrafo único do art. 23 desta Lei.

§ 2º No caso de serviços prestados de forma indireta ou parcialmente indireta, os subsídios concedidos serão estabelecidos com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade, eficiência e qualidade, devendo estar previstos em contrato, preferencialmente sob a forma de contraprestação pecuniária do poder concedente ao contratado.

§ 3º A concessão de gratuidades e de descontos tarifários a uma classe ou coletividade de usuários nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano deve ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público.

§ 4º Os benefícios estabelecidos no § 3º somente podem entrar em vigor após a inclusão no orçamento público do ente responsável pela concessão.

§ 5º Os veículos utilizados nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano são isentos do pagamento da tarifa de pedágio no âmbito das rodovias dos entes federativos englobados no *caput*, para fins da preservação da modicidade tarifária a que fazem jus os pagantes do serviço.

Art. 28. A União poderá participar, mediante leis específicas, de apoio ao custeio dos serviços de transporte público coletivo visando assegurar o direito ao transporte, previsto no art. 6º da Constituição Federal, e a melhoria da eficiência e qualidade dos serviços para a população, podendo fazê-lo das seguintes formas:

I – no âmbito de programas federais de fomento ao desenvolvimento institucional e melhoria da prestação dos serviços, ou de atividades componentes do serviço de transporte público;

II – no âmbito de programas sociais ou para custeio de atividades ou equipamentos dos serviços de transporte público coletivo locais;

III – como contrapartida ao alcance de metas de desempenho operacional, de satisfação e ambientais previamente estabelecidas nas normas de referência para a regulação da prestação dos serviços de transporte público coletivo expedidas pela União;

IV – para cobertura de custos adicionais ou perda de receitas decorrentes de benefícios tarifários;

V – por meio de programas e legislações que regulamentem e apoiem os instrumentos previstos nos arts. 19, 23, 29 e 30 desta Lei.

§ 1º Exceto quando se tratar de subsídio concedido diretamente ao passageiro dos serviços, os recursos não onerosos da União serão transferidos obrigatoriamente para municípios, Distrito Federal ou estados, conforme regulamento específico.

§ 2º Os programas de fomento ao desenvolvimento institucional e melhoria da prestação dos serviços estabelecidos no âmbito da União deverão induzir a utilização das receitas estabelecidas nos arts. 29 e 30 desta Lei.

Art. 29. São consideradas receitas extratarifárias aos serviços de transporte público coletivo:

I – receitas de publicidade e direitos de nome nos veículos, terminais, estações, pontos de parada, entre outros;

II – receitas imobiliárias ou de exploração de serviços comerciais nas estações ou em áreas contíguas às infraestruturas de transporte público coletivo;

III – receitas oriundas da cobrança de estacionamento em áreas públicas e da taxação de estacionamentos privados;

IV – receitas decorrentes da cessão de terrenos públicos para construção de garagem;

V – outras receitas definidas em contratos para operação dos serviços de transporte público coletivo e demais serviços correlatos ou em legislação e normas aplicáveis; e

VI – oriundas da comercialização de créditos de carbono ou outros mecanismos de compensação ambiental.

Art. 30. Para promoção da justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços de mobilidade urbana, compete ao titular dos serviços de transporte público coletivo instituir:

I – a cobrança de contribuição de melhoria decorrente de valorização imobiliária privada ocorrida em razão de investimentos públicos em mobilidade urbana ou da aplicação de outros instrumentos previstos no Estatuto das Cidades;

II – a cobrança de tributos ou tarifas pelo estacionamento;

III – a cobrança de tributos ou tarifas de congestionamento;

IV – a cobrança de tributos ou tarifas sobre a circulação de veículos motorizados individuais em determinadas áreas, dias e horários em decorrência das externalidades negativas;

V – a instituição de regime diferenciado de tributação em decorrência de emissões de poluentes;

VI – a cobrança de tributos pela disponibilidade dos serviços de transporte público coletivo, inclusive para pessoas jurídicas; e

VII – outros instrumentos previstos na política de mobilidade urbana local.

§ 1º A receita auferida na forma dos incisos II a VII deverá ser aplicada obrigatoriamente para o financiamento da infraestrutura e da operação dos serviços de transporte público coletivo e dos modos ativos de transporte.

§ 2º Os instrumentos dos incisos II a VI têm caráter extrafiscal e visam desestimular o uso de modos e serviços de mobilidade prejudiciais

aos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, na forma definida na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

§ 3º A instituição e definição das regras de operacionalização dos tributos e tarifas destinados ao financiamento da infraestrutura e da operação do transporte público coletivo deve observar a progressividade da contribuição em relação à renda dos contribuintes e os impactos econômicos, sociais e ambientais decorrentes da tributação.

CAPÍTULO IV

DA OPERAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Seção I

Da Contratação de Operadores

Art. 31. A prestação dos serviços de transporte público coletivo municipal ou de caráter urbano por pessoa física ou jurídica que não integre a administração do titular depende da celebração de contrato, mediante prévia licitação, nos termos do artigo 175 da Constituição Federal, vedada a sua disciplina mediante contrato de programa, convênio, termo de parceria, autorização ou outros instrumentos de natureza precária.

§ 1º Os serviços de transporte privado não farão jus a subsídios governamentais.

§ 2º A critério do poder concedente, os serviços sob demanda, estabelecidos na forma da regulação local, poderão ser contratados de forma acessória sem que se prejudique o atendimento e dos serviços básicos e complementares de transporte público coletivo.

Art. 32. A operação dos serviços de transporte público coletivo deverá atender a requisitos mínimos de qualidade, incluindo:

- I – disponibilidade, conectividade e continuidade;
- II – regularidade e pontualidade;
- III – segurança viária e segurança dos passageiros;

IV – conveniência, acessibilidade e conforto;

V – satisfação dos passageiros;

VI – aspectos ambientais; e

VII – integração com outros modos de transporte.

§ 1º Regulamento emitido pelo poder concedente, elaborado com base nas normas de referência expedidas pela União, deverá estabelecer padrões e indicadores de qualidade, desempenho e atendimento aos usuários, adequado à realidade de cada sistema de transporte público em operação, bem como os requisitos operacionais e de manutenção dos veículos e sistemas utilizados na prestação dos serviços, sem prejuízo de outros requisitos estabelecidos pelo titular dos serviços.

§ 2º No caso de serviços prestados de forma indireta, a remuneração do operador deverá ser estabelecida com base no atendimento aos requisitos mínimos estabelecidos nas normas regulamentares e contratuais.

§ 3º O disposto no § 2º deste artigo não se aplica aos contratos celebrados anteriormente à vigência desta Lei, exceto no caso de renovações ou prorrogações não previstas no momento da celebração, ou em casos de revisões acordadas entre as partes.

Art. 33. São consideradas áreas de interesse público aquelas necessárias para a efetiva prestação dos serviços de transporte público coletivo, incluindo:

I - estações, terminais, vias e pontos de embarque e desembarque de passageiros;

III - espaços públicos ao longo da rede que permitam a integração do transporte público coletivo com os demais modos;

IV - áreas contíguas às infraestruturas de transporte público coletivo destinadas à execução de atividades acessórias ou complementares aos serviços; e

V - outras áreas destinadas ao desenvolvimento de planos e projetos de urbanização, renovação urbana, parcelamento ou reparcelamento

do solo, necessárias para implementação de medidas de desenvolvimento orientado ao transporte, desde que previstas no plano diretor.

§ 1º Os contratos poderão prever a desapropriação ou a inclusão como bem reversível e utilização das áreas descritas no *caput* para viabilizar a continuidade dos serviços de transporte público coletivo e a geração de receitas alternativas, complementares ou acessórias.

§ 2º Quando a desapropriação se destinar ao desenvolvimento dos planos e projetos previstos no inciso V do *caput*, a exploração imobiliária dos imóveis produzidos poderá compor a remuneração do operador.

Seção II

Do Regime Econômico-financeiro

Art. 34. O regime econômico e financeiro da contratação dos serviços de transporte público coletivo será estabelecido no respectivo edital de licitação, sendo a remuneração do operador resultante do processo licitatório.

§ 1º A remuneração do operador deve ser coberta por receitas tarifárias, extratarifárias e subsídios, definidos na forma desta Lei e nas normas regulamentares e contratuais.

§ 2º Compete ao poder público concedente a fixação e a definição dos níveis da tarifa pública a ser cobrada do passageiro.

§ 3º Caso os rendimentos diretamente recebidos pelo operador e oriundos de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, e que somadas às demais receitas superem os recursos necessários para a remuneração do operador, os valores percebidos a maior deverão ser revertidos ao sistema de transporte público coletivo para aplicação na melhoria da prestação dos serviços.

§ 4º O poder público concedente poderá criar fundo de estabilização para recepcionar os recursos de que trata o § 3º com vistas a garantir a modicidade tarifária e a melhoria da qualidade dos serviços.

Art. 35. Em complementação à legislação aplicável, os contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo deverão estabelecer:

I – a distinção entre a tarifa cobrada dos passageiros e a remuneração da prestação do serviço;

II – as multas, encargos e indenizações aplicáveis em casos de descumprimento contratual ou inadimplemento das partes; e

III – a definição objetiva dos meios de prevenção e resolução de controvérsias contratuais e a identificação, de comum acordo, dos responsáveis pela realização dos referidos procedimentos, bem como os respectivos meios de transparência e publicidade destes processos.

Art. 36. O poder público concedente poderá estabelecer em contrato meta de redução percentual dos custos de operação com base em fatores de produtividade, independentemente do modelo de remuneração dos serviços, considerando a matriz de responsabilidades definida no contrato.

Parágrafo único. Os efeitos financeiros auferidos por ganhos de eficiência e produtividade e pela redução dos custos de produção só poderão ser percebidos pelo operador dos serviços, respeitadas as disposições do § 3º do art. 34, e se mantidos os padrões de qualidade, desempenho e níveis de serviço exigidos no contrato.

Art. 37. Os reajustes ordinários da remuneração da prestação do serviço devem observar o intervalo mínimo de doze meses, de acordo com as normas legais, regulamentares e contratuais.

Art. 38. O contrato deverá prever matriz clara de responsabilidade e riscos entre poder concedente e contratado, além de indicar que os reequilíbrios econômico-financeiros também serão aplicáveis nos casos de:

I – variação dos níveis previamente estabelecidos em contrato de oferta dos serviços, para mais ou para menos, por determinação do poder público concedente; e

II – alteração dos custos operacionais decorrentes da substituição de veículos da composição da frota estabelecida em contrato em face da adoção de novas tecnologias, bem como da incorporação de inovações tecnológicas nos veículos existentes da frota, em instalações fixas ou em sistemas de gestão da operação dos serviços, solicitadas pelo poder público concedente.

§ 1º As revisões extraordinárias poderão acontecer por ato de ofício do titular ou mediante provocação das demais partes envolvidas na prestação do serviço, caso em que deve ser demonstrada a existência fática de desequilíbrio contratual, instruindo o requerimento com todos os elementos necessários e suficientes para subsidiar a decisão e dando publicidade ao ato.

§ 2º As alterações pelo poder concedente estabelecidas no inciso II, no que diz respeito à substituição de veículos da frota em face de inovações tecnológicas, deverão seguir um cronograma previamente estabelecido entre as partes, que considere a viabilidade de fornecimento dos novos produtos pela indústria ou por fornecedores de equipamentos.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 39. A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 4º
.....

V-A - modos ativos de transporte: modalidades que se utilizam da propulsão humana para deslocamento;

VI- transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população, aberto ao público, com itinerários e política tarifária fixados pelo poder público;

VI-A - transporte especial de passageiros: serviços de transporte de passageiros regulamentado ou contratado pelo poder público, apartado da rede de transporte público coletivo da localidade, para o atendimento de segmentos específicos da sociedade;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda, destinado a passageiros previamente cadastrados e realizado por empresa autorizada pelo poder público responsável;

VIII - transporte individual de utilidade pública: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por meio de veículos de aluguel, organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens ou mercadorias, podendo ser realizado por meio de modos de transporte motorizados e modos ativos;

X - transporte privado individual: modo motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por meio de veículos particulares;

.....

XIV - transporte privado individual sob demanda: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas sob demanda, solicitadas exclusivamente por passageiros previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.” (NR)

“Art. 5º

.....

III - universalidade e equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

.....” (NR)

“Art. 6º

.....

IX - prioridade do transporte público coletivo sobre os demais modos de transporte motorizados nos investimentos em mobilidade urbana;

X - planejamento integrado dos serviços de transporte coletivo público regular em uma rede única sob gestão do poder público;

XI - integração de novos serviços e tecnologias ao sistema de mobilidade urbana;

XII - planejamento regional integrado da mobilidade urbana e prestação regionalizada dos serviços de transporte público coletivo;

XIII - adaptação do sistema de mobilidade urbana às mudanças climáticas.

XIV – incentivos à eficiência no transporte coletivo urbano e à busca de fonte de receitas extratarifárias, com vistas ao subsídio do serviço.” (NR)

“Art. 7º

VI - promover o desenvolvimento urbano a partir de uma rede única e estruturada de transporte público coletivo;

VII - integrar instâncias federativas de governo no planejamento, financiamento, gestão, financiamento e assistência técnica com vistas à racionalização e à integração de modos de transporte no sistema de mobilidade urbana.” (NR)

“CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE”

“Art. 8º-A. As regras gerais para prestação dos serviços de transporte público coletivo serão estabelecidas em lei federal específica, que definirá:

I - princípios e diretrizes para a regulação, organização e prestação dos serviços pelo poder público titular;

II - regras gerais para o financiamento da infraestrutura e da operação; e

III - regras gerais para contratação de operadores para prestação dos serviços.”

"Art. 11.

Parágrafo único. A exploração do transporte privado coletivo sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público responsável caracterizará transporte ilegal de passageiros.” (NR)

“CAPÍTULO III

DOS DIREITOS E DEVERES DOS PASSAGEIROS DO SISTEMA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA”

“Art. 14.

.....

§ 1º Os passageiros dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

§ 2º É dever dos passageiros zelar pela preservação dos bens públicos ou privados utilizados para a prestação do serviço.” (NR)

“Art. 16.

VIII - fomentar a formação de unidades territoriais de transporte público coletivo para promoção do planejamento integrado e intermodal das redes de transporte e mobilidade;

IX - estabelecer normas de referência nacionais de qualidade e produtividade para os sistemas de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano;

X - realizar o monitoramento nacional dos sistemas de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano e fomentar seu enquadramento nas normas de referência nacionais;

XI - monitorar a efetivação dos princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana pelos entes subnacionais;

XII - elaborar o Plano Nacional de Mobilidade Urbana;

XIII - instituir e implementar o Programa Nacional de Desenvolvimento do Transporte Público Coletivo na forma de legislações específicas;

XIV - contribuir com a implementação e o monitoramento do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, conforme legislação vigente;

XV – subsidiar as tarifas de transporte público coletivo de passageiros urbano e de caráter urbano.

§ 3º A alocação de recursos públicos federais e os financiamentos com recursos da União ou com recursos geridos ou operados por órgãos ou entidades da União serão feitos em conformidade com as diretrizes e objetivos estabelecidos nesta Lei e com os planos de mobilidade urbana.

§ 4º A União poderá prestar assistência financeira excepcional aos estados, Distrito Federal e municípios na ocorrência de desastres e em situações de emergência ou calamidade pública legalmente reconhecidas.” (NR)

“Art. 16-A. Lei específica disporá sobre a criação de agência executiva técnica, no âmbito da União, para apoiar o desenvolvimento das atribuições previstas no art. 16, bem como as

demais competências federais previstas em outras legislações referentes à mobilidade urbana.”

“Art. 16-B. Fica criado o Fórum Nacional de Mobilidade Urbana, colegiado de caráter consultivo com a participação da sociedade civil.

§ 1º A composição do Fórum Nacional de Mobilidade Urbana será definida em ato do Poder Executivo federal.

§ 2º Regimento interno disporá sobre a organização e o funcionamento do Fórum Nacional de Mobilidade Urbana.”

“Art. 17.

IV - prestar assistência técnica e financeira aos Municípios, nos termos desta Lei;

V - realizar programas de capacitação de pessoal nas áreas de planejamento, gestão, e operação de transporte público coletivo;

VI- garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizado pelas redes de transporte público coletivo sob a sua gestão;

VII - apoiar e fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo nos municípios, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas;

VIII - liderar o planejamento integrado das redes de transporte público coletivo em regiões metropolitanas e aglomerados urbanos;

IX- realizar ações de incentivo ao desenvolvimento dos sistemas de mobilidade e, em especial, do de mobilidade urbana; e

X - criar estruturas de governanças interfederativa na área de mobilidade urbana em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas.

§ 1º Os estados poderão delegar aos municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, no âmbito das unidades territoriais de mobilidade urbana, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

§ 2º A criação de estruturas de governanças interfederativa na área de mobilidade urbana em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas obedecerá aos princípios e diretrizes gerais estabelecidos no art. 2º da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 e na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015.” (NR)

“Art. 18.

.....

V - planejar e implantar as redes de transporte público coletivo sob sua gestão com base em estudos técnicos e econômicos e de forma a atender, em primeiro lugar, o interesse público;

VI – garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizado pelas redes de transporte público coletivo sob sua gestão; e

VII – implementar as prioridades de uso da via pública definidas nesta Lei.

Parágrafo único. O Município poderá delegar a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo urbano, no âmbito das unidades territoriais de mobilidade urbana, a outros entes federados, por meio de consórcio público ou convênio de cooperação.” (NR)

“Art. 22.

.....

§ 1º No cumprimento do teor do inciso VII, o Poder Público responsável pela fiscalização pode estabelecer multas e sanções administrativas de retenção e recolhimento do veículo utilizado no transporte ilegal de passageiros.

§ 2º O perdimento do veículo aplica-se quando houver reincidência no seu uso, dentro do período de um ano, no transporte ilegal de passageiros.

§ 3º O valor da multa não poderá exceder a R\$ 15.000,00 (quinze mil reais).

§ 4º A retenção e o recolhimento do veículo observarão os procedimentos estabelecidos pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.” (NR)

“Art. 23.

.....

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita ao financiamento da infraestrutura ou custeio da operação do transporte público coletivo e do transporte não motorizado, na forma da lei;

.....

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana, vinculando-se a receita, quando houver, ao financiamento da

infraestrutura ou custeio da operação do transporte público coletivo e do transporte não motorizado, na forma da lei;

.....” (NR)

“Art. 25. Os Poderes Executivos da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, devem fazer constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana, para a melhoria da qualidade dos serviços e para a garantia da modicidade tarifária do transporte público coletivo.

§ 1º A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o *caput* será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

§ 2º Os investimentos em mobilidade urbana e o subsídio do custo da prestação dos serviços de transporte público coletivo serão operacionalizados preferencialmente por meio de fundos públicos estaduais, distrital e municipais, na forma da Lei.” (NR)

Art. 40. A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º

.....

XXI - desenvolvimento orientado ao transporte para compatibilização do uso e ocupação do solo com o planejamento das redes de transporte público coletivo e mobilidade urbana;

XXII - escalonamento do horário de funcionamento das diversas atividades urbanas visando proporcionar a distribuição mais uniforme da demanda de viagens urbanas durante o dia.” (NR)

“Art. 4º

.....

V -

.....

v) parcelamento do solo;

..... (NR) "

Art. 41. O art. 6º da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º A aplicação dos recursos da Cide no pagamento de subsídios às tarifas de transporte público coletivo de passageiros e nos programas de infraestrutura de transportes terá como objetivos essenciais a modicidade tarifária do transporte público coletivo de passageiros, a redução do consumo de combustíveis automotivos, o atendimento mais econômico da demanda de transporte de pessoas e bens, o desenvolvimento de projetos de infraestrutura cicloviária, a implantação de ciclovias e ciclofaixas, a segurança e o conforto dos usuários, a diminuição do tempo de deslocamento dos usuários do transporte público coletivo, a melhoria da qualidade de vida da população, a redução das deseconomias dos centros urbanos e a menor participação dos fretes e dos custos portuários e de outros terminais na composição final dos preços dos produtos de consumo interno e de exportação.

Parágrafo único. Pelo menos sessenta por cento dos recursos arrecadados pela Cide devem ser aplicados nas áreas urbanas.” (NR)

Art. 42. O art. 1º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º

§ 1º

V – pagamento de subsídios a tarifas de transporte público coletivo de passageiros.

§ 3º No âmbito da eventual ação prevista no inciso V do caput deste artigo, revestida de caráter discricionário, o produto da arrecadação das operações de que trata o inciso I do art. 3º desta Lei será aplicado prioritariamente nos municípios com programa de modicidade tarifária que garanta a redução de tarifas para os usuários, nos termos da regulamentação do Poder Executivo.” (NR)

Art. 43. A União, os estados, o Distrito Federal e os municípios têm o prazo de cinco anos, a contar da publicação desta lei, para adequar suas legislações de concessão de gratuidades e de descontos tarifários no transporte público coletivo urbano e de caráter urbano ao disposto nos §§ 3º e 4º do art. 27 desta Lei.

Art. 44. Ficam revogados os seguintes dispositivos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012:

I – art. 8º;

II – art. 9º;

III – art. 10.

Art. 45. Esta Lei entra em vigor após decorrido um ano de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 3278, DE 2021

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

AUTORIA: Senador Antonio Anastasia (PSD/MG)



[Página da matéria](#)

**PROJETO DE LEI Nº , DE 2021**

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



SF/21950.76610-05

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana com as diretrizes nacionais do transporte coletivo urbano e do transporte de caráter urbano de passageiros, de acordo com os artigos 21, XX, e 22, IX da Constituição Federal, mediante alteração da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002 e da Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 4º**

.....

VI – transporte público coletivo básico: serviço público de transporte de passageiros, composto de linhas estruturais e alimentadoras, acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VI-A – rede básica de transporte público coletivo: conjunto organizado de modos e linhas de transporte público coletivo básico com o objetivo de garantir as necessidades de deslocamento de pessoas no espaço urbano a ser atendido;

VI-B – rede de transporte público coletivo: conjunto organizado de modos e linhas de transporte público coletivo



composto pela rede básica, pelos serviços complementares e por outros serviços públicos de transporte coletivo;

VI-C – transporte público coletivo complementar: serviço público de transporte de passageiros, composto de linhas auxiliares, não concorrentes com a rede básica para oferta de serviços seletivos ou atendimento de áreas de baixa demanda ou de difícil acesso, acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público, sendo parte integrante da rede de transporte público coletivo da localidade;

VI-D – transporte público coletivo sob demanda: serviço de transporte de passageiros para realização de viagens coletivas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, com horários e itinerários dinâmicos;

VI-E – transporte especial de passageiros: serviços de transporte de passageiros regulamentado ou contratado pelo poder público, apartado da rede de transporte público coletivo da localidade, para o atendimento de segmentos específicos da sociedade;

VII – transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda, destinado a usuários previamente cadastrados e realizado por empresa autorizada pelo poder público responsável;

.....

XIV – transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XV – comitê de prevenção e resolução de disputas: grupo de especialistas indicados pelas partes, previsto no contrato de concessão de transporte público coletivo básico, visando a solução de controvérsias de natureza técnica ou econômico-financeira;

XVI – benefício tarifário: medida de assistência social que concede gratuidade ou desconto no pagamento da tarifa do serviço de transporte público coletivo básico ou complementar para determinada classe de usuários;

XVII – tarifa de remuneração: é o valor que cobre os reais custos de produção do serviço de transporte público coletivo básico ou complementar, incluindo a remuneração do prestador do serviço;

XVIII – tarifa pública: preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo básico ou complementar;



SF/21950.76610-05



XIX – Sistema Nacional de Informações de Mobilidade Urbana: rede nacional contendo informações e dados do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sob gestão da União;

XX – déficit tarifário: diferença a menor entre a receita da tarifa pública cobrada do usuário e o custo da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo;

XXI – subsídio: valor do déficit tarifário a ser complementado pelo poder público delegante com o objetivo de manter a tarifa pública cobrada do usuário abaixo do custo real do serviço prestado.

XXII – superávit tarifário: é a diferença a maior entre a receita da tarifa pública cobrada do usuário e o custo da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo;

XXIII – transporte ilegal de passageiros: transporte remunerado coletivo ou individual de passageiros realizado sem delegação do poder público.” (NR)

“Art. 6º

.....

VI – priorização de projetos de transporte público coletivo:

- a) estruturadores do território urbano;
- b) indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- c) de corredores exclusivos em vias urbanas;
- d) de faixas preferenciais em vias urbanas;

.....

IX – exigência de contrapartidas por ônus causado à mobilidade urbana decorrentes de impactos causados por novos empreendimentos imobiliários, eventos temporários ou extraordinários;

X – adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente da implantação da infraestrutura de transportes, mediante a instituição da contribuição de melhoria para financiar projetos de mobilidade urbana;

XI – prioridade na destinação recursos financeiros públicos emergenciais ao transporte público coletivo básico e complementar na ocorrência de situação de emergência e estado de calamidade pública.” (NR)

“Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo básico e complementar é orientada pelas seguintes diretrizes:



SF/21950.76610-05



.....

III – ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

.....

IX – estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo básico e complementar; e

X – incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários, visando a automação integral da cobrança de passagens.

.....

§ 2º Os Municípios devem divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo básico e complementar.

.....” (NR)

“**Art. 9º** O regime econômico e financeiro da concessão do serviço de transporte público coletivo básico deve ser estabelecido no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo básico resultante do processo licitatório.

§ 1º Eventual déficit tarifário deve ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante, ou por repasses de outros entes federativos.

§ 2º Parte de eventual superávit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, deve ser obrigatoriamente revertida para a própria rede de transporte público coletivo.

§ 3º Compete ao poder público delegante a fixação e a definição dos níveis da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 4º Compete ao poder público delegante o reajuste e a revisão da tarifa da remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública.

§ 5º Os reajustes ordinários das tarifas de remuneração da prestação do serviço devem observar a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo.

§ 6º As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e devem:



SF/21950.76610-05



I – incorporar parcelas das receitas alternativas auferidas pelo operador dos serviços em favor da modicidade da tarifa pública ao usuário;

II – aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 7º O poder público pode, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder o reajuste extraordinário ou a revisão extraordinária das tarifas de remuneração da prestação do serviço, por ato de ofício ou mediante provocação do operador dos serviços, caso em que este deve demonstrar sua indispensabilidade, instruindo o requerimento com todos os elementos necessários e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.”

“**Art. 9º-A.** O exercício da função de regulação deve ser realizado por órgãos da administração direta do ente titular ou, mediante delegação, por empresa pública ou por agência reguladora criada para esse fim e atenderá aos seguintes princípios:

I – independência decisória, incluindo autonomia administrativa, orçamentária e financeira da entidade reguladora;

II – transparência, tecnicidade, celeridade e objetividade das decisões.

§ 1º São objetivos da regulação:

I – estabelecer padrões e normas para a adequada prestação dos serviços e para o atendimento dos usuários nos termos do artigo 7º da Lei 8.987 de 13 de fevereiro de 1995 e do artigo 5º a 8º a Lei nº 13.460, de 26 de junho de 2017;

II – promover a melhoria contínua dos padrões de serviços e garantir o cumprimento das condições e metas estabelecidas;

III – definir as tarifas públicas que serão pagas pelos usuários dos serviços, observando:

a) a capacidade de pagamento;

b) as necessidades da população usuária em relação ao serviço público ofertado;

c) a modicidade tarifária;

IV – homologar os reajustes periódicos das tarifas de remuneração dos operadores, estabelecida originalmente nos processos licitatórios para contratação dos serviços, que assegurem o equilíbrio econômico e financeiro dos contratos, mediante mecanismos que induzam a eficiência e eficácia dos serviços;

V – incentivar a utilização de mecanismos que favoreçam a modicidade tarifária.





§ 2º A entidade reguladora editará normas relativas às dimensões técnica, econômica e social de prestação dos serviços, que abrangerão, no mínimo, os seguintes assuntos:

I – padrões e indicadores de qualidade e desempenho da prestação dos serviços;

II – requisitos operacionais e de manutenção dos veículos e dos sistemas utilizados na prestação dos serviços;

III – metas progressivas de expansão e de qualidade dos serviços e os respectivos prazos;

IV – planilhas de referência para cálculo dos custos de realização dos serviços do operador rodoviário;

V – controle e acompanhamento dos custos de realização dos serviços a partir das demonstrações contábeis do operador metroferroviário;

VI – monitoramento dos custos;

VII – reajustes ordinários e extraordinários das tarifas de remuneração dos operadores de acordo com as disposições contratuais;

VIII – revisões ordinárias e extraordinárias das tarifas de remuneração dos operadores de acordo com as disposições contratuais;

IX – fixação e reajustes das tarifas públicas cobradas dos usuários;

X – procedimentos de liquidação financeira entre as receitas das tarifas públicas e os custos de remuneração dos operadores;

XI – avaliação da eficiência e eficácia dos serviços prestados;

XII – planos de contas das empresas operadoras e mecanismos de informação, auditoria e certificação;

XIII – controle e gestão das gratuidades, dos descontos tarifários e das receitas extratarifárias;

XIV – procedimentos que visem apurar o nível de satisfação dos usuários em relação ao serviço público ofertado;

XV – sistemas de bilhetagem eletrônica, inclusive a comercialização de créditos eletrônicos de passagens, observado o disposto na Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985;

XVI – subsídios tarifários;

XVII – padrões de atendimento ao público e mecanismos de participação, informação e reclamação;

XVIII – meios de prevenção e resolução de controvérsias contratuais, tais como:



SF/21950.76610-05



- a) conciliação;
- b) mediação;
- c) comitê de prevenção e resolução de disputas;
- d) arbitragem;

XIX – requisitos para elaboração dos estudos técnicos e econômicos que embasem o planejamento das redes de transporte público coletivo e os editais de licitação.

§ 3º Em caso de gestão associada, os entes titulares poderão adotar os mesmos critérios econômicos, sociais e técnicos da regulação em toda a área de abrangência da prestação dos serviços.

§ 4º Os prestadores de serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano deverão fornecer à entidade reguladora os dados e informações necessários para o desempenho de suas atividades em consonância com as normas legais, regulamentares e contratuais.

§ 5º Deve ser assegurada a publicidade aos relatórios, estudos, decisões e instrumentos equivalentes que se refiram à regulação ou à fiscalização dos serviços, bem como aos direitos e deveres dos usuários e prestadores de serviço permitindo o acesso a informação nos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

§ 6º O disposto no § 5º deve resguardar os documentos considerados sigilosos em razão de interesse público, mediante prévia e motivada decisão, e os de sigilo comercial conforme legislação específica.

§ 7º A publicidade a que se refere o § 5º deve ser realizada, preferencialmente, por meio de sítio mantido na rede mundial de computadores.

§ 8º A publicidade prevista no § 5º, quando realizada pelo poder público delegante, dispensa a realização pelos delegatários do serviço.

“**Art. 10-A.** As contratações pelo Poder Público dos serviços de transporte público coletivo básico ou complementar devem ser sempre realizadas por meio de licitação, nos termos do art. 175 da Constituição Federal.

§ 1º As contratações para os serviços de transporte público coletivo básico devem ser realizadas em uma das seguintes modalidades:

I – concessão patrocinada ou concessão administrativa, nos termos da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004; ou

II – concessão, nos termos da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.



SF/21950.76610-05



§ 2º As contratações para os serviços de transporte público coletivo complementar serão realizadas na modalidade de concessão ou permissão, conforme as normas estabelecidas na Lei nº 8.987, de 1995.

§ 3º As contratações para os serviços de transporte público coletivo básico e complementar do modo rodoviário para a mesma rede de transporte público coletivo devem ser objeto de um único processo licitatório.

§ 4º As contratações do serviço de transporte público coletivo sob demanda devem ser efetivadas como serviços acessórios ou associados ao objeto dos contratos de transporte público coletivo básico da mesma área de operação e ter regras e disciplinamentos próprios.

§ 5º Em complementação à legislação aplicável, os contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo básico deverão estabelecer:

I – a distinção entre a tarifa pública cobrada dos usuários e a tarifa de remuneração da prestação do serviço;

II – a assunção de risco de demanda por viagens pelo poder público delegante do serviço;

III – os procedimentos para os repasses dos déficits tarifários ou superávit tarifários entre o poder público delegante e o delegatário do serviço;

IV – as multas, encargos e indenizações aplicáveis à Administração Pública ou ao prestador do serviço público em casos de descumprimento contratual e de inadimplemento dos repasses do déficit ou superávit tarifário;

V – os parâmetros de oferta e qualidade dos serviços contratados;

VI – os parâmetros para a integração tarifária entre os modos e serviços;

VII – o restabelecimento obrigatório do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, por meio de revisão extraordinária, nos casos de:

a) variação significativa da oferta de serviço contratada, para mais ou para menos, por determinação do poder público delegante;

b) adoção de novas tecnologias nos veículos, nas instalações fixas ou na operação dos serviços solicitadas pelo poder público delegante;

VIII – A definição objetiva dos meios de prevenção e resolução de controvérsias contratuais previstos no inciso XVIII do artigo 9º-A e a identificação, de comum acordo, dos responsáveis pela realização dos referidos procedimentos.



SF/21950.76610-05



IX – as condições para a gestão da oferta do serviço pelo prestador do transporte público coletivo.

§ 6º Os contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo sob demanda devem estabelecer:

I – os casos em que o prestador de serviço terá a liberdade para estabelecer a tarifa a ser cobrada do usuário;

II – os parâmetros de oferta e qualidade dos serviços contratados;

III – a repartição dos riscos associados ao contrato entre as partes.”

“**Art. 10-B.** A prestação dos serviços atenderá a requisitos mínimos de qualidade, incluindo a universalidade, a continuidade, a regularidade e aqueles relativos aos veículos e às instalações fixas, ao atendimento dos usuários e às condições operacionais e de manutenção dos sistemas utilizados, de acordo com as normas regulamentares e contratuais.

§ 1º A União orientará os entes subnacionais sobre os parâmetros mínimos para a qualidade dos serviços.

§ 2º O poder público responsável pela rede de transporte público coletivo deve garantir as condições de acessibilidade dos usuários aos pontos de parada, estações e terminais que compõem o sistema de transporte.

“**Art. 10-C.** O poder público responsável pela rede de transporte público coletivo deve disponibilizar espaços públicos ao longo da rede que permitam a integração modal entre os meios de transporte individual e o sistema coletivo.”

“**Art. 11.**

Parágrafo único. A autorização do poder público responsável e as listas de usuários previamente cadastrados para utilização deste tipo de serviço de transporte devem estar disponíveis nos veículos durante as viagens para uso da fiscalização, sendo vedada a cobrança de passagens durante a viagem.” (NR)

“CAPÍTULO III

DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos e deveres dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis



SF/21950.76610-05



nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e nº 13.460, de 26 de junho de 2017:

.....
V – contribuir para a preservação dos bens públicos ou privados utilizados para a prestação do serviço.

.....” (NR)

“Art. 16.

.....
VIII – prestar assistência financeira excepcional aos Estados, Distrito Federal e Municípios na ocorrência de casos fortuitos e de força maior, visando atender ao disposto no inciso XI do artigo 6º;

IX – liderar a implantação de estrutura de governança interfederativa na área de mobilidade urbana nas regiões integradas de desenvolvimento econômico;

X – estabelecer as normas de referências nacionais de qualidade e produtividade para os sistemas de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, realizar o monitoramento nacional e fomentar o enquadramento dos diversos sistemas nas referências nacionais;

XI – apoiar e fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande, média e pequena capacidade nos municípios, aglomerações urbanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e regiões metropolitanas;

XII – apoiar, fomentar e monitorar a efetivação dos princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana pelos entes subnacionais.

.....
§ 2º A União pode delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, bem como os serviços intermunicipais sobre trilhos por ela operados, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.”

“Art. 17.

.....
IV – realizar programas de capacitação de pessoal nas áreas de planejamento, gestão, e operação de transporte público coletivo;



SF/21950.76610-05



V – fornecer semestralmente ao órgão responsável da União as informações sobre os sistemas de transporte público coletivo sob sua gestão para alimentar o sistema nacional de informações de mobilidade urbana previsto no inciso III do artigo 16;

VI – garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizado pelas redes de transporte público coletivo sob a sua gestão;

VII – apoiar e fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande, média e pequena capacidade nos municípios, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas;

VIII – liderar a implantação de estrutura de governança interfederativa na área de mobilidade urbana em regiões metropolitanas e aglomerados urbanos;

IX – realizar ações de incentivo ao desenvolvimento dos sistemas de mobilidade e, em especial, do transporte público coletivo de acordo com os princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

§ 1º Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim

§ 2º O cumprimento do disposto no inciso V é condição essencial para que o ente federativo solicite e receba recursos federais destinados à mobilidade urbana.

§ 3º As governanças interfederativas na área de mobilidade urbana criadas nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas obedecerão aos princípios e diretrizes gerais estabelecidos no art. 2º da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 e na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015.” (NR)

“Art. 18.

V – fornecer semestralmente ao órgão responsável da União as informações sobre os sistemas de transporte público coletivo sob sua gestão para alimentar o sistema nacional de informações de mobilidade urbana previsto no inciso III do artigo 16.

VI – planejar e implantar as redes de transporte público coletivo sob sua gestão com base em estudos técnicos e econômicos confiáveis e de forma a atender, em primeiro lugar, o interesse público.

VII – garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizado pelas redes de transporte público coletivo sob sua gestão.





§ 1º O cumprimento do disposto no inciso V é condição essencial para que o ente federativo solicite e receba recursos federais destinados à mobilidade urbana.

§ 2º O Município poderá delegar a outros entes federados ou para consórcio de Municípios, por meio de convênio, a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo urbano.” (NR)

“**Art. 19-A.** Os entes federativos responsáveis pela gestão de redes de transporte público coletivo devem garantir sistemas eficientes de comunicação com a sociedade e de informação aos usuários disponível em todos os pontos de parada, estações e terminais.”

“**Art. 22.**

Parágrafo único. No cumprimento do teor do inciso VII, o poder público responsável pela fiscalização pode estabelecer multas e sanções administrativas de retenção, apreensão e o recolhimento do veículo de transporte ilegal de passageiros.” (NR)

“**Art. 23.**

III – aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita ao financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público coletivo, na forma da lei;

V – estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana, vinculando-se a receita ao financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público coletivo, na forma da Lei;

.....” (NR)

“**Art. 24.**

XII – medidas para situações de emergência ou de calamidade pública, inclusive de financiamento excepcional para o custeio de serviços de transporte público coletivo;



SF/21950.76610-05



.....” (NR)

“**Art. 25.** Os Poderes Executivos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, devem fazer constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana, a melhoria da qualidade dos serviços e na garantia da modicidade tarifária.

§ 1º A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o *caput* será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

§ 2º Os investimentos em mobilidade urbana e o subsídio da tarifa pública dos serviços de transporte público coletivo serão operacionalizados por meio de fundos públicos estaduais, distrital e municipais, na forma da lei.

.....” (NR)

Art. 3º A Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 6º**

Parágrafo único. No mínimo sessenta por cento dos recursos da CIDE destinados aos programas de infraestrutura de transportes devem ser aplicados nas áreas urbanas.” (NR)

Art. 4º A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 2º**

XX – escalonamento do horário de funcionamento das diversas atividades urbanas visando proporcionar a distribuição mais uniforme da demanda de viagens urbanas durante o dia.” (NR)

“**Art. 4º**



SF/21950.76610-05



.....

III –

.....

i) disciplina dos horários de funcionamento das diversas atividades econômicas, sociais e culturais;

.....” (NR)

Art. 5º Esta Lei entra em vigor um ano após a sua publicação.

Parágrafo único. O disposto no inciso IX do art. 16 e no inciso VIII do art. 17 da Lei nº 12.587, de 2012, será implementado no prazo de vinte e quatro meses a contar da publicação desta lei.

Art. 6º Os contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano em vigor na data de publicação desta lei podem ser revisados e adaptados às prescrições desta Lei.

§ 1º Nas revisões e adaptações contratuais previstas no *caput* deve ser garantido o equilíbrio econômico-financeiro englobando o período contratual já realizado.

§ 2º A implantação de novos serviços de transporte público coletivo complementar ou sob demanda em áreas de operação com contrato em vigor na data de publicação desta lei, deve ser objeto de acordo entre o poder público delegante e o prestador de serviço contratado e, quando necessário, será efetivada por meio de alteração contratual, observado o disposto no § 4º do art. 9º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.



SF/21950.76610-05



JUSTIFICAÇÃO

A atual Lei que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana — Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 — resultou de um longo processo legislativo iniciado em 1995 por meio do Projeto de Lei nº 694, de 1995, de autoria do deputado Alberto Goldman. O esforço foi louvável e certamente trouxe regras adequadas para aquele momento. Mas, quase dez anos depois, o que se constata ainda é a queda constante de produtividade e qualidade do transporte público nas cidades, impactado por uma série de problemas como os congestionamentos de trânsito nas cidades; a falta de prioridade para o transporte público no sistema viário; a inexistência de uma política tributária diferenciada sobre os serviços e insumos básicos do setor; o transporte ilegal de passageiros, colocando em risco operadores e usuários; a diferenciação entre a tarifa pública, cobrada do usuário, e a tarifa de remuneração do operador, bem como o descumprimento rotineiro de cláusulas contratuais, principalmente, as referentes ao equilíbrio econômico financeiro da concessão.

Exatamente por isso, a Lei precisa ser modificada a fim de ser adequada e atualizada às rápidas mudanças e aos novos desafios pelas quais tem passado o transporte de passageiros em todo o mundo.

Acreditamos que este é um momento propício para discutir um Novo Marco Legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Nos últimos dois anos, o Congresso Nacional contribuiu de forma efetiva na criação ou atualização de marcos legais para setores estratégicos nacionais, como saneamento básico (Lei nº 14.026/2020), startups (Lei Complementar nº 182/2021) e transporte do gás natural (Lei nº 14.434/2021). Além desses,



SF/21950.76610-05



encontra-se em discussão no Congresso Nacional, os marcos legais do setor elétrico, das ferrovias e das zonas de processamento de exportação.

Diante de experiências exitosas como as citadas anteriormente, entendemos que o serviço de transporte público urbano, o qual possui os atributos constitucionais de direito social (artigo 6º da CF) e de serviço essencial para sociedade (artigo 30, inciso V da CF), deve ter um compêndio legislativo moderno e adequado às necessidades da sociedade brasileira.

Assim, estamos propondo um Novo Marco Legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Nesta atualização, a proposta legislativa abrangerá a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

Com relação a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, propomos a revisão das conceituações disciplinadas na Seção I do Capítulo I, com objetivo de aprimorar definições já existentes, bem como ampliar o respectivo rol com definições mais objetivas que permitam uma melhor interpretação na aplicabilidade da futura lei. Para tanto estabelecemos algumas novas definições, como de serviços de transporte público coletivo básico, transporte coletivo complementar e transporte coletivo sob demanda.

A título exemplificativo esclarecemos uma das novas definições incluídas no bojo da presente proposta legislativa, referente ao transporte público sob demanda, o qual definimos como serviço destinado à realização de viagens coletivas solicitada exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou em plataformas de comunicação em rede, com



SF/21950.76610-05



horários e itinerários dinâmicos. Este tipo de serviço é uma nova alternativa de transporte público que surgiu em decorrência das necessidades dos usuários. Hoje esse serviço é disponibilizado em cidades como Goiânia (GO) e Fortaleza (CE).

Ainda na Seção I, introduzimos a definição de transporte ilegal de passageiros, com objetivo de suprimir essa mazela que coloca em risco a vida dos passageiros por meio do incentivo à adoção de posturas mais repressivas por parte do poder público.

Na Política Nacional de Mobilidade Urbana, prevista no artigo 6º da aludida lei, propomos novas diretrizes, as quais podem ser utilizadas pelo poder público responsável visando a redução do custo da tarifa paga pelo usuário, como a adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente de implantação da infraestrutura de transporte, mediante a instituição de contribuição de melhoria destinada ao financiamento do transporte público.

Com relação à política tarifária prevista no artigo 8º, são propostas alterações pontuais visando a adequação ao objetivo principal da proposta legislativa.

Na disciplina do regime econômico e financeiro da concessão do serviço de transporte coletivo (previsto no artigo 9º), propomos uma revisão do texto quanto à ocorrência de déficit tarifário e superávit tarifário, bem como inserimos a faculdade de o poder público, em caráter excepcional, proceder a reajuste extraordinário ou revisão extraordinária das tarifas de remuneração do serviço, por ato de ofício ou mediante solicitação do operador do serviço, mediante requisitos legais.



SF/21950.76610-05



Um dos pontos principais da presente proposta legislativa está relacionado ao estabelecimento de princípios, diretrizes e objetivos que contribuam para uma regulação que possibilite a devida segurança jurídica entre as partes envolvidas, ou seja, usuários, poder público e iniciativa privada. Assim, cabe ao legislador federal dispor sobre os componentes da regulação de forma clara e didática para esse serviço público essencial. Essa atualização proposta no artigo 9-A é necessária para os futuros disciplinamentos e atos a serem emanados pelo poder público responsável, visando ofertar um serviço público adequado à população, conforme preceituado no art. 175, inciso IV da Constituição Federal, e regulamentado no artigo 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

Sob o mesmo raciocínio, entendemos que a inclusão do artigo 10-A na Lei nº 12.587, de 2012, permitirá ao poder público optar por uma das três espécies de concessão de serviço público admitidas na legislação pátria, mediante cláusulas contratuais basilares típicas aos serviços de transporte público coletivo urbano, já presentes em alguns contratos administrativos. Um bom contrato de concessão é aquele que não gera conflitos entre o poder público e o particular durante a sua execução, pois foi elaborado em observância à norma e com dispositivos claros e objetivos que permitam uma prestação do serviço de forma eficiente e eficaz.

Em relação à União, entendemos que, pela competência expressa no artigo 21, inciso XX combinado com o artigo 22, inciso XI e XXVII da CF, cabe a esse ente ser o guardião da política nacional da mobilidade urbana e, assim, propomos novas atribuições como estabelecer normas de referência nacionais de regulação, contratação, de qualidade e produtividade, referente ao transporte público coletivo urbano, bem como



SF/21950.76610-05



prestar assistência financeira excepcional aos demais entes federativos, na ocorrência de casos fortuitos e de força maior.

Para os Estados, propomos novas atribuições, com destaque para a liderança na implantação de estrutura de governança interfederativa na área de mobilidade urbana em regiões metropolitanas e aglomerados urbanos, bem como a realização de programas de capacitação de pessoal nas áreas de planejamento, gestão e operação dos serviços de transporte público sob sua responsabilidade.

No caso dos Municípios e do Distrito Federal, é importante garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizado pelas redes de transporte público coletivo sob a sua gestão, bem como o dever de planejar e implantar as redes de transporte público coletivo com base em estudos técnicos e econômicos confiáveis e de forma a atender, em primeiro lugar, o interesse público.

Como atribuição comum a todos os entes federativos, propomos o artigo 19-A, visando garantir ao usuário o direito ao acesso às informações referentes ao serviço, mediante sistemas eficientes de comunicação que devem ser estendidos à sociedade em geral.

Com relação às demais legislações objeto da presente proposta legislativa, há de se observar alterações pontuais que certamente contribuirão para atualização do marco legal.

Assim, a alteração proposta na Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, visa destinar 60% dos recursos da CIDE Combustível aos programas de infraestrutura de transporte coletivo nas áreas urbanas.



SF/21950.76610-05



Essa proposta se baseia no fato notório e incontestável que 2/3 da população brasileira vivem nas cidades e nas suas regiões periféricas servidas por transporte público, e assim necessitam desse serviço para os seus deslocamentos diários, para o trabalho, escola e outras atividades. Dessa forma, priorizar investimentos em programas de infraestrutura para o transporte público urbano, é uma ação que permitirá uma distribuição mais justa dos recursos da CIDE Combustível visando atender as necessidades de deslocamentos desse grande contingente de brasileiros.

Nas últimas décadas, temos presenciado o aumento significativo de veículos nas ruas e avenidas das cidades brasileiras, comprometendo o trânsito, e principalmente, a mobilidade das pessoas. Um resultado negativo do caos no trânsito das cidades é a perda de produtividade imposta ao transporte público coletivo de passageiros por ônibus, e só será amenizado com o escalonamento temporal de funcionamento das atividades socioeconômicas da cidade, o que permitiria uma melhor distribuição dos deslocamentos da sociedade, eliminando os gargalos e as ineficiências que são uma realidade nacional. Destarte, entendemos ser necessário a alteração da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, popularmente conhecida como Estatuto das Cidades, inserindo o escalonamento temporal das atividades urbanas como uma política pública.

Por todo exposto, contamos com apoio dos nobres pares à presente proposta legislativa, que certamente contribuirá para uma legislação mais atual e adequada às necessidades da sociedade brasileira, principalmente, dos cidadãos que utilizam diariamente o transporte público coletivo nas cidades.



SF/21950.76610-05



Sala das Sessões,

Senador ANTONIO ANASTASIA



SF/21950.76610-05



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Carlos Fávaro

EMENDA Nº AO PROJETO DE LEI Nº 3278 DE 2021

Altere-se o artigo 2º, com a inclusão do parágrafo 4º no artigo 8º, e a inclusão de um artigo 7º no Projeto de Lei nº 3278, de 2021 com as seguintes redações:

“Art. 2º -

.....

“Art. 8º –

§ 4º - A concessão de benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários nos serviços de transporte público coletivo deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público.

.....

Art. 7º - A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios têm o prazo de dois anos, a contar da publicação desta lei, para adequarem suas legislações de concessão de gratuidades e descontos tarifários no transporte público coletivo urbano e de caráter urbano ao disposto ao § 4º do art. 8º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.”

Justificativa

Por ocasião da sanção da Lei nº 12.587, em 2012, o teor do parágrafo 1º do artigo 8º foi vetado pela Presidente da República.

O dispositivo objeto de veto previa que a concessão de benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários nos serviços de transporte público





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Carlos Fávaro

coletivo deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público.

Possivelmente, os técnicos do governo que propuseram o referido veto a Presidência da República não atentaram para os atributos constitucionais dos serviços de transporte público coletivo prestado nas cidades brasileiras, ou seja, um serviço essencial para sociedade (artigo 30, inciso V da CF), pois possui o atributo de permitir a mobilidade das pessoas, ou seja, o direito de ir e vir (artigo 5º, inciso XV da CF).

Em 2015, o transporte público recebeu um novo atributo constitucional, sendo classificado como direito social (Art. 6º da CF).

Esse serviço público de atributos constitucionais tem que ser acessível a todos, inclusive em relação ao seu preço, ou seja, tem que ser módico, pois a maioria dos que o utilizam são pessoas mais carentes de nossa sociedade.

Mesmo assim, tal entendimento não é praticado na sua integralidade, devido a forma de concessão de gratuidades nesse serviço público.

Observe-se que ao se conceder a gratuidade, o custo desse benefício é repassado diretamente para a tarifa paga pelos demais usuários do serviço, uma vez, que não existe uma fonte de recursos públicos para essa forma de assistência concedida pelo poder público.

Essa transferência indevida quanto ao custeio pelos usuários, deve-se fato que a tarifa paga é o resultado do custo total do serviço do serviço público dividido pelo número de usuários pagantes.

Dessa forma, quanto maior o número de usuários que fazem jus a gratuidade, menor será o número de pagantes e assim, maior vai ser o valor da tarifa.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Carlos Fávaro

A Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) estima que para cada 1 real gasto com passagem de transporte público 21 centavos são destinados ao custeio das gratuidades em geral.

Assim sendo é imperioso buscar uma solução para o custeio das gratuidades em geral e desonerar de vez os usuários dos serviços de transporte público coletivo dessa responsabilidade indevida, mediante a presente emenda.

Para tanto, propomos ainda, a concessão de um prazo de 24 meses para que os poderes públicos possam revisar as atuais legislações que concedem gratuidade nos serviços de transporte público coletivo, para fim de desonerar o custo da tarifa paga pelos usuários.

Face o exposto, contamos com apoio dos nobres parlamentares a presente emenda.

Sala das Sessões, 4 de maio de 2022.



Senador Carlos Fávaro
PSD/MT





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Farias

EMENDA Nº - CI

(ao PL 3278/2021)

Dê-se nova redação ao Projeto nos termos dos itens 1 e 3 a seguir:

Item 1 – Acrescente-se inciso XIV ao caput do art. 6º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, conforme previsto no artigo 39 do Substitutivo ao Projeto de Lei 3.278, de 2021, nos termos a seguir:

“Art. 6º

.....
.....
.....

XIV – incentivos à eficiência no transporte coletivo urbano e à busca de fontes de receitas extratarifárias, com vistas ao subsídio do serviço.” (NR)

Item 2 – Dê-se nova redação ao art. 6º e ao parágrafo único do art. 6º; e acrescentem-se §§ 2º e 3º ao art. 6º, todos da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, na forma proposta pelo art. 3º do Projeto, nos termos a seguir:

“**Art. 6º** A aplicação dos recursos da Cide nos programas de infraestrutura de transportes terá como objetivos essenciais a redução do consumo de combustíveis automotivos, o atendimento mais econômico da demanda de transporte de pessoas e bens, o desenvolvimento de projetos de infraestrutura cicloviária, a implantação de ciclovias e ciclofaixas, a segurança e o conforto dos usuários, o **subsídio da tarifa do serviço de transporte público coletivo** e a diminuição do tempo de deslocamento dos usuários do transporte público coletivo, a melhoria da qualidade de vida da população, a redução das deseconomias dos centros urbanos e a menor participação dos fretes e dos custos portuários e de outros terminais na composição final dos preços dos produtos de consumo interno e de exportação.

Item 3 – Inclua-se, ao substitutivo do Projeto de Lei nº 3.278, de 2021, o art. XX com a seguinte redação, renumerando-se os subsequentes:

“**Art. XX.** A Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘Art. 1º

.....
§ 1º
.....



**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador Fernando Farias

V – pagamento de subsídios a tarifas de transporte público coletivo de passageiros.

.....
.....

§ 3º No âmbito da eventual ação prevista no inciso V do *caput*, revestida de caráter discricionário, o produto da arrecadação das operações de que trata o inciso I do art. 3º desta Lei será aplicado prioritariamente nos municípios **com programa de modicidade tarifária que garanta a redução de tarifas para os usuários, nos termos da regulamentação do Poder Executivo.** (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Cada vez mais municípios vêm adotando a gratuidade no transporte coletivo urbano no Brasil. Levantamento da Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano aponta que 137 cidades no Brasil já adotaram o sistema. Destes, 43 municípios passaram a oferecer a gratuidade no período de 2021 a 2023.

Durante o isolamento social na pandemia, quando muitos municípios passaram a subsidiar fortemente os seus sistemas de transporte a fim de manter a continuidade das operações, algumas gestões municipais perceberam que não estavam distantes de ampliar o subsídio até a oferta da tarifa zero e deram um passo adiante para implantar essa experiência.

A cidade de Caucaia, na região metropolitana de Fortaleza, que hoje é cidade com maior número de habitantes a ter a tarifa zero, estima que o setor de serviços e a arrecadação do município aumentaram em 25%. O fluxo de pessoas passou a incrementar e desenvolver a economia local e diminuir a dependência do fluxo para trabalho e consumo na capital do estado.

Diversas capitais – como São Paulo, Belo Horizonte, Campo Grande, Teresina, Fortaleza, Palmas, Curitiba, Cuiabá e Florianópolis – discutem a questão de implantação de tarifa zero em seus sistemas de transporte coletivo urbano.

Embora esteja desde 2015 na Constituição Federal o direito social ao transporte, a modicidade tarifária está presente no ordenamento jurídico apenas como um critério de prestação adequada do serviço, normalmente com o significado apenas de remuneração adequada do prestador de serviços, evitando-se cobranças abusivas.

Pouco se faz para a efetiva utilização de fontes alternativas ou complementares de receita para a redução da tarifa. Precisamos que a questão da modicidade tarifária seja uma diretriz primária na mobilidade urbana. Respeitadas



**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador Fernando Farias

as diversas características dos sistemas de cada localidade, o objetivo último de alcançar da tarifa zero deve ser estimulado pelo poder público. Entre outros motivos, o livre deslocamento das pessoas no espaço urbano permite o acesso a todos os outros direitos e serviços públicos ou privados.

Por esses motivos, apresentamos a Emenda para incluir entre as diretrizes que orientam a Política Nacional de Mobilidade Urbana, a modicidade tarifária no transporte coletivo urbano, com a busca de fontes de receitas para a efetiva redução das tarifas para o usuário final. Adicionalmente a Emenda insere na legislação a previsão de aplicação da CIDE, incidente sobre a gasolina, na política de redução de tarifas, bem como a priorização dos municípios com programa de gratuidade ou de redução de tarifas do serviço de transporte público coletivo para o público em geral.

Sala das Comissões,

Senador Fernando Farias
(MDB/AL)



10

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 3.793, de 2021, do Deputado Baleia Rossi, que *denomina Silvio Andreoli o viaduto situado no Km 65 da rodovia BR-153, na pista sul da Avenida Murchid Homs, no Município de São José do Rio Preto, no Estado de São Paulo.*

Relator: Senador **EDUARDO BRAGA**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão terminativa, o Projeto de Lei (PL) nº 3.793, de 2021, do Deputado Baleia Rossi, que *denomina Silvio Andreoli o viaduto situado no Km 65 da rodovia BR-153, na pista sul da Avenida Murchid Homs, no Município de São José do Rio Preto, no Estado de São Paulo.*

Para tanto, a proposição institui a homenagem a que se propõe, tal qual descrita pela ementa. Encerra, igualmente, a cláusula de vigência, prevista para a data da publicação da lei em que se converter a matéria.

Na justificção, o autor destaca a história de vida e o legado do homenageado.

Na Câmara dos Deputados, o PL foi aprovado pelas Comissões de Viação e Transportes, de Cultura e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No Senado Federal, a proposição, que não recebeu emendas, foi distribuída para apreciação exclusiva e terminativa deste colegiado.

II – ANÁLISE

Nos termos do disposto no inciso I do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete a este colegiado opinar sobre proposições que versem, entre outros temas, sobre transportes terrestres, a exemplo da proposição em debate.

Ainda segundo essa mesma norma, conforme estabelecido nos arts. 49, inciso I, e 91, § 1º, inciso IV, foi confiada à CI a competência para decidir terminativamente sobre o projeto, razão pela qual lhe cumpre apreciar seu mérito.

Ademais, em virtude do caráter exclusivo do exame da matéria, compete subsidiariamente a este colegiado, em substituição à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, pronunciar-se também acerca dos aspectos constitucionais, jurídicos, em especial no que diz respeito à técnica legislativa, e regimentais da proposição.

Quanto à constitucionalidade formal do projeto, consideramos atendidos os aspectos relacionados à competência legislativa da União (art. 22, XI, CF), às atribuições do Congresso Nacional (art. 48, *caput*, CF) e à legitimidade da iniciativa parlamentar – neste caso, ampla e não reservada (art. 61, *caput*, CF) –, bem como ao meio adequado para veiculação da matéria.

Verificado o atendimento aos requisitos constitucionais formais, parecem igualmente atendidos os requisitos constitucionais materiais, de forma que não se observam, na proposição, vícios relacionados à constitucionalidade da matéria. Tampouco foram observadas falhas de natureza regimental.

A atribuição supletiva de nomes a infraestruturas constantes do Sistema Federal de Viação é regulada pela Lei nº 6.682, de 27 de agosto de

1979, que dispõe sobre a denominação de estações terminais, obras de arte ou trechos de via do sistema nacional de transporte.

No que concerne à juridicidade, a proposta observa os preceitos da mencionada lei, especialmente aquele encartado no art. 2º, que propugna que homenagens como a ora em exame devem ser instituídas por lei especial, devendo a honraria designar “fato histórico ou [...] nome de pessoa falecida que haja prestado relevante serviço à Nação ou à Humanidade”.

De outra sorte, a iniciativa encontra amparo na Lei nº 6.454, de 24 de outubro de 1977, que *dispõe sobre a denominação de logradouros, obras, serviços e monumentos públicos* e veda, em todo o território nacional, a atribuição de nome de pessoa viva ou que tenha se notabilizado pela defesa ou exploração de mão de obra escrava, em qualquer modalidade, a bem público pertencente à União ou às pessoas jurídicas da administração indireta.

No que diz respeito ao mérito, a proposição merece prosperar.

Silvio Andreoli, nascido em 7 de janeiro de 1933 na cidade de Mantova, Itália, foi um engenheiro civil cuja trajetória profissional e pessoal deixou um legado significativo para o estado de São Paulo, especialmente na região de São José do Rio Preto. Sua vida é marcada pela resiliência, dedicação ao serviço público e contribuições notáveis para a infraestrutura rodoviária brasileira.

Durante a Segunda Guerra Mundial, Silvio enfrentou adversidades que interromperam seus estudos na Itália. Demonstrando determinação, realizou um exame especial em 1945 para concluir o curso ginásial. Continuou sua formação nas cidades de Milão e Áquila, cursando o 1º e 2º ano do ensino científico. Em março de 1949, aos 16 anos, imigrou para o Brasil com seus pais, Dante Andreoli e Licia Giglioli, e seus irmãos Arturo e Elena, inicialmente estabelecendo-se em São Paulo e, posteriormente, em São José do Rio Preto.

No Brasil, adaptou-se rapidamente e prosseguiu seus estudos. Realizou exames de adaptação em disciplinas como português, história e geografia do Brasil, obtendo o certificado de conclusão do curso científico pelo Colégio Monsenhor Gonçalves em 1954. Ingressou na Escola de Engenharia da Universidade Federal do Paraná em 1955, formando-se engenheiro civil em 1959.

Silvio Andreoli iniciou sua carreira profissional no Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo (DER-SP) em 18 de maio de 1960, como engenheiro fiscal da Residência de Obras de São José do Rio Preto. Em 1965, após aprovação em concurso público, tornou-se engenheiro efetivo do DER-SP. Ao longo de mais de quatro décadas de serviço, ocupou diversas posições de liderança, incluindo as de Diretor Técnico de Serviço, Diretor Técnico do Serviço de Administração e Diretor de Assistência Técnica da 9ª Divisão Regional. Em 1975, foi nomeado Diretor da Divisão Regional do DER de São José do Rio Preto, cargo que exerceu com distinção até sua aposentadoria em 7 de janeiro de 2003.

Entre suas contribuições mais notáveis destaca-se o projeto de duplicação da Via Expressa de São José do Rio Preto na década de 1970. Essa obra, considerada na época como uma das melhores em termos de engenharia a nível mundial, teve impacto significativo no desenvolvimento urbano e na melhoria da mobilidade na região, refletindo sua competência técnica e comprometimento com o progresso local.

Além de sua atuação no DER-SP, Silvio Andreoli desempenhou importantes papéis na comunidade. Foi o primeiro Coordenador Adjunto da Corregedoria Regional de Defesa Civil da Região Administrativa de São José do Rio Preto em 1989. Representou a Secretaria dos Transportes no Conselho de Desenvolvimento Regional de São José do Rio Preto e atuou como conselheiro do Programa de Desenvolvimento Industrial do município. Entre 1971 e 1994, serviu como Agente Consular da República Italiana em São José do Rio Preto, fortalecendo os laços culturais e econômicos entre o Brasil e a Itália.

Sua vida pessoal também reflete seu compromisso com a família e a sociedade. Casou-se em 27 de março de 1962 com Célia Maria Raduan Andreoli, com quem teve três filhos: Silvio Carlos, Giancarlo e Carlos Eduardo. Silvio Andreoli era reconhecido por sua integridade, espírito público e dedicação às causas que abraçou ao longo de sua vida.

A denominação do viaduto em questão é, portanto, uma justa homenagem a um profissional que contribuiu significativamente para o desenvolvimento da infraestrutura rodoviária e para o bem-estar da comunidade local. Sua dedicação ao serviço público e suas realizações no campo da engenharia civil deixaram um legado duradouro que merece ser reconhecido e perpetuado.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 3.793, de 2021.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 3793, DE 2021

Denomina Silvio Andreoli o viaduto situado no Km 65 da rodovia BR-153, na pista sul da Avenida Murchid Homsy, no Município de São José do Rio Preto, no Estado de São Paulo.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

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

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2097178&filename=PL-3793-2021



[Página da matéria](#)



Denomina Silvio Andreoli o viaduto situado no Km 65 da rodovia BR-153, na pista sul da Avenida Murchid Homsí, no Município de São José do Rio Preto, no Estado de São Paulo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica denominado Silvio Andreoli o viaduto situado no Km 65 da rodovia BR-153, na pista sul da Avenida Murchid Homsí, no Município de São José do Rio Preto, no Estado de São Paulo.

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, na data da chancela.

ARTHUR LIRA
Presidente





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. n° 161/2024/PS-GSE

Brasília, na data da apresentação.

A Sua Excelência o Senhor
Senador ROGÉRIO CARVALHO
Primeiro-Secretário do Senado Federal

Assunto: Envio de proposição para apreciação

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 3.793, de 2021, da Câmara dos Deputados, que “Denomina Silvio Andreoli o viaduto situado no Km 65 da rodovia BR-153, na pista sul da Avenida Murchid Homsí, no Município de São José do Rio Preto, no Estado de São Paulo”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR
Primeiro-Secretário

Apresentação: 09/05/2024 11:36:30.660 - MESA

DOC n.318/2024



11



SENADO FEDERAL
Senador JORGE SEIF – PL/SC

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 1.738, de 2024 (Projeto de Lei nº 4.862, de 2012, na origem), do Deputado Hermes Parcianello, que *denomina Rodovia Pedro Gurgacz o trecho da rodovia BR-163 entre o Município de Cascavel, no entroncamento com a rodovia BR-277, e o Município de Capitão Leônidas Marques, no Estado do Paraná.*

Relator: Senador **JORGE SEIF**

I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão exclusiva e terminativa, o Projeto de Lei (PL) nº 1.738, de 2024 (Projeto de Lei nº 4.862, de 2012, na Casa de origem), de autoria do Deputado Hermes Parcianello, que *denomina Rodovia Pedro Gurgacz o trecho da rodovia BR-163 entre o Município de Cascavel, no entroncamento com a rodovia BR-277, e o Município de Capitão Leônidas Marques, no Estado do Paraná.*

Para tanto, a proposição institui a homenagem a que se propõe, tal qual descrita pela ementa. Encerra, igualmente, a cláusula de vigência, prevista para a data da publicação da lei em que se converter a matéria.

Na justificação, o autor destaca que busca fazer justiça ao pioneirismo desse honrado brasileiro e homenagear, por extensão, toda a



SENADO FEDERAL
Senador JORGE SEIF – PL/SC

colônia polonesa, uma das responsáveis pelo desbravamento de diversas regiões do Sul do Brasil.

Na Câmara dos Deputados, o PL nº 4.862, de 2012, foi aprovado conclusivamente pelas Comissões de Viação e Transportes, de Cultura e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No Senado Federal, a proposição, à qual não se ofereceram emendas, foi distribuída para apreciação exclusiva e terminativa deste colegiado

II – ANÁLISE

Nos termos do disposto no inciso I do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete a este colegiado opinar sobre proposições que versem, entre outros temas, sobre transportes terrestres, a exemplo da proposição em debate.

Ainda segundo essa mesma norma, conforme estabelecido nos arts. 49, inciso I, e 91, § 1º, inciso IV, foi confiada à CI a competência para decidir terminativamente sobre o projeto, razão pela qual lhe cumpre apreciar seu mérito.

Ademais, em virtude do caráter exclusivo do exame da matéria, compete subsidiariamente a este colegiado, em substituição à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, pronunciar-se também acerca dos aspectos constitucionais, jurídicos, em especial no que diz respeito à técnica legislativa, e regimentais da proposição.

Quanto à constitucionalidade formal do projeto, consideramos atendidos os aspectos relacionados à competência legislativa da União (art. 22, XI, CF), às atribuições do Congresso Nacional (art. 48, *caput*, CF) e à legitimidade da iniciativa parlamentar – neste caso, ampla e não reservada (art. 61, *caput*, CF) –, bem como ao meio adequado para veiculação da matéria.



SENADO FEDERAL
Senador JORGE SEIF – PL/SC

Verificado o atendimento aos requisitos constitucionais formais, parecem igualmente atendidos os requisitos constitucionais materiais, de forma que não se observam, na proposição, vícios relacionados à constitucionalidade da matéria. Tampouco foram observadas falhas de natureza regimental.

A atribuição supletiva de nomes a infraestruturas constantes do Sistema Federal de Viação é regulada pela Lei nº 6.682, de 27 de agosto de 1979, que dispõe sobre a denominação de estações terminais, obras de arte ou trechos de via do sistema nacional de transporte.

No que concerne à juridicidade, a proposta observa os preceitos da mencionada Lei, especialmente aquele encartado no art. 2º, que propugna que homenagens como a ora em exame devem ser instituídas por lei especial, devendo a honraria designar “fato histórico ou [...] nome de pessoa falecida que haja prestado relevante serviço à Nação ou à Humanidade”.

De outra sorte, a iniciativa encontra amparo na Lei nº 6.454, de 24 de outubro de 1977, que dispõe sobre a denominação de logradouros, obras, serviços e monumentos públicos e veda, em todo o território nacional, a atribuição de nome de pessoa viva ou que tenha se notabilizado pela defesa ou exploração de mão de obra escrava, em qualquer modalidade, a bem público pertencente à União ou às pessoas jurídicas da administração indireta. Pedro Gurgacz faleceu em 23 de agosto de 1986, preenchendo o pressuposto da referida Lei.

No que concerne à técnica legislativa, no intento de aperfeiçoar a iniciativa em análise, um módico reparo se impõe: em atenção à função metalinguística do discurso, deve-se colocar entre aspas o nome da rodovia objeto da modificação alvitada (“Rodovia Pedro Gurgacz”) a fim de promover a adequação necessária às normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

No que diz respeito ao mérito, a proposição merece prosperar.



SENADO FEDERAL
Senador JORGE SEIF – PL/SC

Pedro Gurgacz é uma figura de destaque, tanto no município de Cascavel quanto no estado do Paraná. Como empresário e político, desempenhou papel crucial na modernização da infraestrutura da cidade, promovendo projetos que melhoraram a qualidade de vida dos moradores e impulsionaram o crescimento econômico. Sua visão empreendedora e seu compromisso com o progresso de Cascavel são amplamente reconhecidos pela comunidade.

A BR-163 é uma das principais artérias de transporte do Brasil, ligando o sul ao norte do País e facilitando o escoamento da produção agrícola, especialmente de grãos, para os portos de exportação. A atuação de Gurgacz foi fundamental para garantir investimentos e acelerar as obras de duplicação dessa importante via, essenciais para aumentar a segurança e a eficiência do transporte rodoviário na região.

A infraestrutura rodoviária do estado do Paraná como um todo também se beneficiou das iniciativas de Pedro Gurgacz. Por acreditar que uma infraestrutura robusta é vital para o desenvolvimento econômico sustentável, Gurgacz lutou incansavelmente para atrair recursos federais e estaduais para a melhoria das estradas na região. Esses investimentos não só facilitaram o transporte de mercadorias, mas também promoveram o turismo e a mobilidade urbana, contribuindo para o crescimento de diversas cidades paranaenses.

Além de suas contribuições diretas, Pedro Gurgacz também inspirou uma nova geração em Cascavel e no Paraná. Suas iniciativas e liderança não só transformaram a paisagem física da região, mas também deixaram um impacto positivo e duradouro na vida dos moradores e na economia local. Por tais razões, consideramos, justa e merecida a homenagem proposta.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.738, de 2024, com a seguinte emenda:



SENADO FEDERAL
Senador JORGE SEIF – PL/SC

EMENDA Nº - CI

Coloque-se entre aspas a denominação “Rodovia Pedro Gurgacz” na ementa e no art. 1º do Projeto de Lei nº 1.738, de 2024.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 1738, DE 2024

(nº 4862/2012, na Câmara dos Deputados)

Denomina Rodovia Pedro Gurgacz o trecho da rodovia BR-163 entre o Município de Cascavel, no entroncamento com a rodovia BR-277, e o Município de Capitão Leônidas Marques, no Estado do Paraná.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

- [Texto do projeto de lei da Câmara](#)

- [Projeto original](#)

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1050342&filename=PL-4862-2012



[Página da matéria](#)



Denomina Rodovia Pedro Gurgacz o trecho da rodovia BR-163 entre o Município de Cascavel, no entroncamento com a rodovia BR-277, e o Município de Capitão Leônidas Marques, no Estado do Paraná.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica denominado Rodovia Pedro Gurgacz o trecho da rodovia BR-163 entre o Município de Cascavel, no entroncamento da rodovia BR-277, e o Município de Capitão Leônidas Marques, no Estado do Paraná.

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, na data da chancela.

ARTHUR LIRA
Presidente





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 09/05/2024 11:36:30.660 - MESA

DOC n.308/2024

Of. nº 46/2024/PS-GSE

Brasília, na data da apresentação.

A Sua Excelência o Senhor
Senador ROGÉRIO CARVALHO
Primeiro-Secretário do Senado Federal

Assunto: **Envio de proposição para apreciação**

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 4.862, de 2012, da Câmara dos Deputados, que “Denomina Rodovia Pedro Gurgacz o trecho da rodovia BR-163 entre o Município de Cascavel, no entroncamento com a rodovia BR-277, e o Município de Capitão Leônidas Marques, no Estado do Paraná”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR
Primeiro-Secretário



12



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater o veto 14.001.2024 aposto ao Projeto de Lei nº 1213/2024, em trâmite no Congresso Nacional, pendente de deliberação, sobrestando a pauta desde 03/07/2024, a ser realizada em 26 de novembro de 2024.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- o Senhor Elson José da Silva, representante da União Nacional dos Servidores de Carreira das Agências Reguladoras Federais (UnaReg);
- o Senhor Thiago Botelho, representante da Confederação dos Servidores Públicos do Brasil (CSPB);
- o Senhor Rudinei Marques, representante do Fórum Nacional Permanente das Carreiras Típicas de Estado (FONACATE);
- o Senhor Carlos Manuel Baigorri, representante da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel);
- o Senhor Paulo Roberto Vanderlei Rebello Filho, representante do Conselho de Controle de Atividades Financeiras/Agência Nacional de Saúde Suplementar (COAF/ANS);
- representante Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos;
- representante Ministério de Minas e Energia.



JUSTIFICAÇÃO

Os servidores das carreiras das agências reguladoras federais estão sujeitos, de forma categórica, às restrições impostas pelos artigos 23, inciso II, alínea “c”, e 36-A da Lei nº 10.871/2004. Essas limitações proíbem, de antemão, o exercício de qualquer outra atividade profissional regular, mesmo fora do horário de trabalho, durante as férias ou em situações de licença sem remuneração.

Por outro lado, as demais carreiras típicas de Estado que não possuem caráter policial não estão submetidas a restrições equivalentes. Essas são regulamentadas pela Lei nº 12.813/2013, que trata de conflitos de interesse e de impedimentos no desempenho de cargos ou empregos no âmbito do Poder Executivo Federal. Tal discrepância cria um desequilíbrio jurídico que impacta diretamente na atratividade e no reconhecimento dessas funções.

Essa desigualdade, somada à desvalorização salarial enfrentada ao longo da última década, tem gerado um êxodo de servidores das agências reguladoras federais para o setor privado e instituições internacionais de pesquisa. Essa situação compromete a capacidade dessas instituições de operar de maneira eficiente e de acompanhar as rápidas transformações dos mercados regulados, como as decorrentes de novas tecnologias ou mudanças nos regimes hídricos.

As consequências dessa perda são significativas, afetando desde a adoção de tecnologias no Brasil até a captação de investimentos estrangeiros e a qualidade dos serviços públicos ofertados à população e aos empresários. Portanto, a redação atual dos artigos 23 e 36-A da Lei nº 10.871/2004 torna-se obsoleta e inadequada, ao impor um tratamento desigual às carreiras das agências reguladoras federais, ignorando a existência de uma legislação mais moderna e abrangente, como a Lei nº 12.813/2013.

Diante disso, a realização da audiência pública é fundamental para discutir essas questões no âmbito da Comissão de Infraestrutura, com a



participação de representantes das carreiras públicas e dos Ministérios envolvidos, buscando alternativas que promovam maior equilíbrio e eficiência.

Sala da Comissão, 19 de novembro de 2024.

Senador Vanderlan Cardoso
(PSD - GO)



13



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 108/2024 - CI, seja incluído o Sr. André Turquetto, Presidente da Associação Brasileira das Empresas de Pagamento Automático para Mobilidade - ABEPAM.

Sala da Comissão, 26 de novembro de 2024.

Senador Jorge Kajuru
(PSB - GO)