



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 24ª REUNIÃO

(2ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura)

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

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



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**24ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 03/09/2024.**

24ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA

terça-feira, às 09 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PL 868/2020 (Tramita em conjunto com: PL 709/2024 e PL 943/2020) - Não Terminativo -	SENADOR CHICO RODRIGUES	12
2	PL 528/2020 - Não Terminativo -	SENADOR VENEZIANO VITAL DO RÊGO	51
3	PL 2310/2021 - Terminativo -	SENADOR LUCAS BARRETO	205
4	PL 6205/2023 - Terminativo -	SENADOR FABIANO CONTARATO	213
5	PL 3221/2019 - Terminativo -	SENADOR BETO FARO	221

6	PL 6201/2023 - Terminativo -	SENADOR ALESSANDRO VIEIRA	237
7	REQ 83/2024 - CI - Não Terminativo -		246
8	REQ 84/2024 - CI - Não Terminativo -		248
9	REQ 87/2024 - CI - Não Terminativo -		250

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 André Amaral(UNIÃO)(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	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)			
Daniella Ribeiro(PSD)(4)	PB 3303-6788 / 6790	1 Irajá(PSD)(4)	TO 3303-6469 / 6474
Vanderlan Cardoso(PSD)(4)	GO 3303-2092 / 2099	2 Sérgio Petecão(PSD)(4)(11)(13)	AC 3303-4086 / 6708 / 6709
Lucas Barreto(PSD)(4)	AP 3303-4851	3 Margareth Buzetti(PSD)(4)(17)(19)(20)(16)	MT 3303-6408
Otto Alencar(PSD)(4)(8)(21)(20)	BA 3303-3172 / 1464 / 1467	4 Omar Aziz(PSD)(4)	AM 3303-6579 / 6581
Augusta Brito(PT)(4)	CE 3303-5940	5 Humberto Costa(PT)(4)	PE 3303-6285 / 6286
Teresa Leitão(PT)(4)	PE 3303-2423	6 Rogério Carvalho(PT)(4)	SE 3303-2201 / 2203
Beto Faro(PT)(4)	PA 3303-5220	7 Fabiano Contarato(PT)(4)	ES 3303-9054 / 6743
Chico Rodrigues(PSB)(4)	RR 3303-2281	8 Jorge Kajuru(PSB)(4)	GO 3303-2844 / 2031
Bloco Parlamentar Vanguarda(PL, NOVO)			
Rosana Martinelli(PL)(25)(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)(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)			
Castellar Neto(PP)(28)(1)	MG 3303-3100 / 3116	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-RESDM).

- (20) Em 21.12.2023, a Senadora Eliziane Gama foi designada membro titular, em substituição ao Senador Otto Alencar, e a Senadora Margareth Buzetti, membro suplente, em substituição ao Senador Carlos Fávaro, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 138/2023-BLRESDEM).
- (21) Em 02.02.2024, o Senador Otto Alencar foi designado membro titular, em substituição à Senadora Eliziane Gama, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 02/2024-BLRESDEM).
- (22) Em 10.04.2024, o Senador 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).

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 setembro de 2024
(terça-feira)
às 09h

PAUTA

24ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

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

Retificações:

1. . (29/08/2024 15:46)
2. . (02/09/2024 19:35)
3. Inclusão dos Requerimentos 86 e 89 de 2024. (03/09/2024 19:23)

PAUTA

ITEM 1

TRAMITAÇÃO CONJUNTA **PROJETO DE LEI Nº 868, DE 2020**

- Não Terminativo -

Cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional.

Autoria: Senador Weverton

Textos da pauta:

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

TRAMITA EM CONJUNTO **PROJETO DE LEI Nº 709, DE 2024**

- Não Terminativo -

Concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes e alagamentos.

Autoria: Senador Cleitinho

Textos da pauta:

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

TRAMITA EM CONJUNTO **PROJETO DE LEI Nº 943, DE 2020**

- Não Terminativo -

Dispõe sobre o custeio extraordinário das despesas de energia elétrica de unidades consumidoras alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica.

Autoria: Senador Marcos Rogério

Textos da pauta:

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

Relatoria: Senador Chico Rodrigues

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Resultado: Retirado de pauta a pedido do relator, para reexame

ITEM 2

PROJETO DE LEI Nº 528, DE 2020

- Não Terminativo -

Dispõe sobre a promoção da mobilidade sustentável de baixo carbono e a captura e a estocagem geológica de dióxido de carbono; institui o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), o Programa Nacional de Diesel Verde (PNDV) e o Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano; e altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, 9.847, de 26 de outubro de 1999, 8.723, de 28 de outubro de 1993, e 13.033, de 24 de setembro de 2014.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Veneziano Vital do Rêgo

Relatório: Pela aprovação do projeto e das emendas nº 15, 22, 25 e das emendas do relator (emendas nº 28 a 44), com acolhimento das emendas nº 5, 20, 23, 24 e 26, acolhimento parcial das emendas nº 6, 8, 9, 13, 14, 16 e 17, e rejeição das demais emendas.

Resultado: Aprovado o relatório

Observações:

1. Em 09/04/2024, o Senador Chico Rodrigues apresentou a emenda nº 1
2. Em 24/04/2024, o Senador Astronauta Marcos Pontes apresentou a emenda nº 2
3. Em 29/04/2024, o Senador Mecias de Jesus apresentou a emenda nº 3
4. Em 09/05/2024, a Senadora Tereza Cristina apresentou a emenda nº 4, posteriormente retirada pela autora
5. Em 16/05/2024, o Senador Cid Gomes apresentou a emenda nº 5
6. Em 06/06/2024, o Senador Carlos Viana apresentou a emenda nº 6
7. Em 07/06/2024, o Senador Mecias de Jesus apresentou a emenda nº 7
8. Em 10/06/2024, o Senador Laércio Oliveira apresentou a emenda nº 8
9. Em 11/06/2024, o Senador Fernando Farias apresentou a emenda nº 9
10. Em 12/06/2024, o Senador Astronauta Marcos Pontes apresentou a emenda nº 10
11. Em 18/06/2024, a Senadora Tereza Cristina apresentou a emenda nº 11
12. Em 03/07/2024, o Senador Irajá apresentou a emenda nº 12
13. Em 14/08/2024, o Senador Beto Faro apresentou a emenda nº 13
14. Em 16/04, 25/04 e 21/05/2024 foram realizadas audiências públicas de instrução da matéria
15. Em 20/08/2024, o Senador Veneziano Vital do Rêgo apresentou novo relatório
16. Em 20/08/2024, foi lido o relatório e concedida vista coletiva
17. Em 20/08/2024, o Senador Zequinha Marinho apresentou as emendas nº 14 e nº 15. Nessa mesma data, o Senador Otto Alencar apresentou a emenda nº 16
18. Em 21/08/2024, o Senador Esperidião Amin apresentou a emenda nº 17
19. Em 27/08/2024, o Senador Esperidião Amin apresentou as emendas nº 18 e nº 19
20. Em 29/08/2024, o Senador Astronauta Marcos Pontes apresentou a emenda nº 20.
21. Em 30/08/2024, a Senadora Augusta Brito apresentou a emenda nº 21
22. Em 02/09/2024, Senador Laércio Oliveira apresenta a emenda nº 22, o Senador Jorge Kajuru apresenta a emenda nº 23, Senador Confúcio Moura apresenta as emendas nº 24 e 25, o Senador Weverton apresenta a emenda nº 26 e o Senador Esperidião Amin apresenta a emenda nº 27 ao PL 528/2020 ao PL 528/2020
23. Votação simbólica

Textos da pauta:

[Parecer \(CI\)](#)
[Avulso inicial da matéria](#)
[Requerimento \(CI\)](#)
[Emenda 1 \(CI\)](#)
[Emenda 2 \(CI\)](#)
[Emenda 3 \(CI\)](#)
[Emenda 5 \(CI\)](#)
[Emenda 6 \(CI\)](#)
[Emenda 7 \(CI\)](#)
[Emenda 8 \(CI\)](#)
[Emenda 9 \(CI\)](#)
[Emenda 10 \(CI\)](#)
[Emenda 11 \(CI\)](#)
[Emenda 12 \(CI\)](#)
[Emenda 13 \(CI\)](#)
[Emenda 15 \(CI\)](#)
[Emenda 14 \(CI\)](#)
[Emenda 16 \(CI\)](#)

[Emenda 17 \(CI\)](#)
[Emenda 18 \(CI\)](#)
[Emenda 19 \(CI\)](#)
[Emenda 20 \(CI\)](#)
[Emenda 21 \(CI\)](#)
[Emenda 22 \(CI\)](#)
[Emenda 23 \(CI\)](#)
[Emenda 24 \(CI\)](#)
[Emenda 25 \(CI\)](#)
[Emenda 26 \(CI\)](#)
[Emenda 27 \(CI\)](#)

ITEM 3

PROJETO DE LEI Nº 2310, DE 2021

- Terminativo -

Denomina Rotatória Márcio Heleno Henrique a rotatória localizada na rodovia BR-488, no Município de Aparecida, no Estado de São Paulo.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Lucas Barreto

Relatório: Pela aprovação

Resultado: Adiado

Textos da pauta:

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

ITEM 4

PROJETO DE LEI Nº 6205, DE 2023

- Terminativo -

Denomina Rodovia Janaína Borges de Oliveira o trecho da rodovia BR-116 entre os bairros Ruy Coelho Gonçalves e Jardim Santa Rita, na cidade de Guaíba, Estado do Rio Grande do Sul.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Fabiano Contarato

Relatório: Pela aprovação com emendas

Resultado: Adiado

Textos da pauta:

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

ITEM 5

PROJETO DE LEI Nº 3221, DE 2019

- Terminativo -

Altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, para reduzir os custos das empresas de navegação brasileiras.

Autoria: Senador Chico Rodrigues

Relatoria: Senador Alessandro Vieira (Substituído por *Ad Hoc*)

Relatoria *Ad hoc*: Senador Beto Faro

Relatório: Pela declaração de prejudicialidade (votação simbólica)

Resultado: Aprovado o parecer pela prejudicialidade

Textos da pauta:

[Parecer \(CI\)](#)

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

ITEM 6

PROJETO DE LEI Nº 6201, DE 2023

- Terminativo -

Denomina Rodovia Governador Benedito Valadares o trecho da rodovia BR-262 entre o Km 352,5 e o Km 426, no Estado de Minas Gerais.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Alessandro Vieira

Relatório: Pela aprovação do projeto com a emenda que apresenta

Resultado: Adiado

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

ITEM 7

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 83, DE 2024

Requer que na Audiência Pública objeto do REQ 55/2024 - CI sejam incluídos os seguintes convidados: André Nassar, presidente da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE), e Flávio Acatauassú, presidente da Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (AMPORT).

Autoria: Senador Jayme Campos

Resultado: Aprovado

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 8

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 84, DE 2024

Requer que na Audiência Pública objeto do REQ 56/2024-CI, com o objetivo de instruir o PL 327/2021, seja incluído entre os convidados o senhor Thiago Falda, Presidente Executivo da Associação Brasileira de Bioinovação - ABBI.

Autoria: Senador Laércio Oliveira

Resultado: Aprovado

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 9

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 87, DE 2024

Requer a realização de audiência pública com o objetivo de debater a descarbonização do transporte marítimo no mundo, as regras globais que serão

obrigatórias e as mudanças significativas, já iniciadas, no cenário marítimo internacional

Autoria: Senador Esperidião Amin

Resultado: Aprovado

Textos da pauta:

[Requerimento](#) (CI)

1

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei (PL) nº 868, de 2020, do Senador Weverton, que *cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional*; o PL nº 943, de 2020, do Senador Marcos Rogério, que *dispõe sobre o custeio extraordinário das despesas de energia elétrica de unidades consumidoras alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica*; e o PL nº 709, de 2024, do Senador Cleitinho, que *concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes e alagamentos*.

Relator: Senador **CHICO RODRIGUES**

I – RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 868, de 2020, de autoria do Senador Weverton, que “*cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional*”. Esse PL tramita em conjunto com outros dois, quais sejam, o PL nº 943, de 2020, de autoria do Senador Marcos Rogério, que “*dispõe sobre o custeio extraordinário das despesas de energia elétrica de unidades consumidoras alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica*”, e o PL nº 709, de 2024, de autoria do Senador Cleitinho, que “*concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes e alagamentos*”.

O PL nº 868, de 2020, possui seis artigos. O primeiro cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica (Tarifa Emergencial), aplicável por 90 dias quando da decretação de Estado de Calamidade Pública Nacional. O segundo artigo estabelece os parâmetros para aplicação dessa Tarifa Emergencial. O terceiro dispõe que o valor remanescente de pagamento pelos serviços de água e esgoto não será rateado entre os demais usuários. O quarto artigo proíbe o corte dos serviços de água, tratamento de esgoto e energia elétrica durante o período de duração do decreto de Estado de Calamidade Pública. O quinto artigo altera a Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, para criar novo patamar de incidência da Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE) contemplando a Tarifa Emergencial disposta no art. 1º. E o sexto estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na Justificação da proposição, seu autor argumenta que *“a anistia dos pagamentos e suspensão dos cortes por falta de pagamento de água e luz”*, naquele momento de pandemia de COVID-19, era necessária em razão da *“redução de renda de pessoas autônomas durante o período de isolamento”*. Além disso, a manutenção do fornecimento desses serviços básicos era essencial para o *“impedimento de alastramento da pandemia”*.

O PL nº 943, de 2020, também possui seis artigos. O primeiro estabelece o custeio extraordinário das despesas com energia elétrica incorridas pelas unidades consumidoras enquadradas pela Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE). O segundo artigo permite a utilização de recursos de aplicação obrigatória pelas empresas do setor elétrico, mas ainda não utilizados, em programas de Pesquisa e Desenvolvimento e Eficiência Energética (P&DEE) para o custeio extraordinário estabelecido no art. 1º. O terceiro artigo delimita o custeio extraordinário ao máximo de 3 meses e até o limite dos recursos de que trata o art. 2º, além de preservar o subsídio já concedido pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) para a TSEE. O quarto artigo trata da gestão dos recursos para o custeio extraordinário de que trata o art. 1º, a cargo da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE). Além disso, o art. 4º reduz a zero as alíquotas de Contribuição para Programa de Integração Social e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) relativas à gestão dos recursos aportados para o custeio extraordinário. O quinto artigo faculta ao Poder Executivo alocar os recursos de P&DEE, no ano de aprovação da Lei, ao custeio extraordinário previsto no art. 1º. E o sexto estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na Justificação da proposição, seu autor chama a atenção para “os impactos econômicos adversos que a crise da pandemia do COVID-19 pode provocar, principalmente, nas famílias de menor poder aquisitivo” e pondera que o “estoque de recursos que deveriam ser aplicados em projetos em P&D por parte das empresas do setor elétrico e que, por algum motivo, não foram”, devem ser utilizados para “financiar, por um período de três meses, as despesas de energia elétrica das famílias de baixa renda alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE)”.

O PL nº 709, de 2024, por sua vez, possui cinco artigos. O primeiro concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes ou alagamentos, pelo prazo de três meses subsequentes à ocorrência do fato gerador. O segundo artigo delimita os consumidores atingidos por enchentes e alagamentos que são objeto do PL, bem como estabelece que a emissão de laudos pela Defesa Civil ou pelo Corpo de Bombeiros Militares será suficiente para a comprovação dos danos sofridos por tais consumidores. O terceiro artigo apresenta os requisitos para o requerimento de isenção total da tarifa de energia elétrica. O quarto define que as despesas decorrentes do PL correrão à conta dos recursos do Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap), de que trata o inciso II do *caput* do art. 1º-A da Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010. E o quinto estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na justificação, o autor argumenta que, em regra, o poder público não adota medidas eficazes para impedir, ou ao menos mitigar, os danos causados a consumidores atingidos por enchentes e alagamentos. Com o intuito de reduzir o prejuízo suportado pelas vítimas desses fenômenos, o PL busca conceder isenção total da tarifa de energia elétrica, pelo prazo de três meses.

Os três PLs foram remetidos, em tramitação conjunta, nos termos do art. 48, § 1º, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), à esta Comissão, seguindo posteriormente à Comissão de Assuntos Sociais (CAS) e à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), em caráter terminativo.

Quanto aos PL nº 868, de 2020, e nº 709, de 2024, não foram apresentadas emendas no prazo previsto pelo art. 122, inciso II, alínea “c”, do RISF. Já em relação ao PL nº 943, de 2020, foi recebida a Emenda nº 1-PLen, de autoria do Senador Dário Berger, para dispor que “recursos associados a projetos aprovados ou em processo de aprovação pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) não poderão ser usados para a finalidade” de que trata o art. 1º do PL.

Por fim, no âmbito da tramitação do PL nº 943, de 2020, foi recebido o Ofício nº 224/2020, de 8 de maio de 2020, encaminhado pelo Deputado Federal Nereu Crispim, pelo qual apresentou pleito da Associação dos Fabricantes Brasileiros de Eficiência Energética (Afabee) pela rejeição do PL, de modo a preservar os recursos para P&DEE previstos na Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000.

II – ANÁLISE

Compete à CI, nos termos do art. 104 do 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*”, como energia elétrica e saneamento básico, objetos das proposições em análise. Há, portanto, a aderência das competências da CI aos temas tratados pelo PL nº 868 e PL nº 943, ambos de 2020, e pelo PL nº 709, de 2024. Destacamos que as análises de admissibilidade e adequação financeira e orçamentária das proposições poderão ser realizadas no âmbito da CAE. Neste momento, iremos tratar do mérito das matérias.

De início, louvamos as preocupações dos autores das proposições quanto à necessidade de o Estado atuar em prol da população durante a pandemia de COVID-19 e, mais recentemente, nas tragédias que o País tem vivenciado, causadas por chuvas torrenciais, com enchentes e alagamentos.

Nos últimos dias, nossos irmãos gaúchos têm sofrido com os estragos provocados pelo volume de chuvas no Estado do Rio Grande do Sul. Os níveis dos rios que cortam o estado atingiram níveis históricos, nunca vistos. Barragens diversas estão em estado de alerta, correndo o risco de romperem a qualquer momento, agravando a situação. A barragem da Usina Hidrelétrica 14 de Julho, inclusive, já rompeu parcialmente. A quantidade de mortos e desaparecidos já está na casa das centenas. Crianças procuram por suas famílias. Ondas de saques e violência ampliam o drama da população. Os alagamentos aumentam os riscos de proliferação de enfermidades como leptospirose, tétano, hepatite A e surtos de dengue. Estimativas apontam que mais de 1,5 milhão de pessoas sofrem com os efeitos da chuva e mais de 160 mil estão desalojadas ou em abrigos. Além de tudo isso, milhares de pessoas estão sem fornecimento de energia elétrica e sem abastecimento de água.

Nesse cenário de calamidade, o Congresso Nacional não pode ficar inerte. No dia 7 de maio de 2024, foi publicado o Decreto Legislativo nº 36, de 2024, que reconhece, para os fins de suspensão de regras fiscais, a ocorrência do estado de calamidade pública em parte do território nacional, para atendimento às consequências derivadas de eventos climáticos no Estado do Rio Grande do Sul. Assim, é oportuna a deliberação dos PLs nº 868 e nº 943, ambos de 2020, e do PL nº 709, de 2024, para reduzir minimamente o fardo das famílias gaúchas na retomada de suas vidas, por meio da isenção do pagamento da conta de energia elétrica daqueles atingidos por enchentes ou alagamentos.

Em nossa análise procuramos harmonizar o conteúdo das três proposições, além de aprimorá-las e focalizá-las.

Especificamente quanto aos PLs nº 868 e nº 943, ambos de 2020, elaborados no auge da pandemia de COVID-19, verifica-se que parte das matérias por eles tratadas foram endereçadas pelas Medidas Provisórias nº 950 e nº 998, ambas de 2020, esta última convertida na Lei nº 14.120, de 1º de março de 2021. No entanto, ressaltamos que tais proposições, juntamente com o PL nº 709, de 2024, serviram de base para o substitutivo que ora apresentamos, com o intuito de tratar o tema da forma mais efetiva, célere e focalizada possível, nos seguintes termos:

- i) Custeio das faturas de energia elétrica dos consumidores atingidos por enchentes ou alagamentos, pelo prazo de três meses;
- ii) Possibilidade de fruição do custeio pelo titular da unidade consumidora atingida, ou seu sucessor, em outra localidade, tendo em vista que muitas habitações foram destruídas e seus moradores poderão ser realocados;
- iii) Possibilidade de elaboração, pelo órgão público competente, de laudo técnico regionalizado para comprovação de dano decorrente de enchente ou alagamento, em razão das grandes áreas envolvidas;
- iv) Envio do laudo técnico regionalizado diretamente pelo órgão público que o elaborou às concessionárias e permissionárias de serviço público de distribuição de energia elétrica;

- v) Estabelecimento de limite ao custeio mensal de até 200 kWh de consumo de energia elétrica, por unidade consumidora residencial atingida; e
- vi) O custeio terá como fonte de recursos o Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap), de que trata a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, conforme disponibilidade, o que evita que sejam arcados pelos demais consumidores brasileiros.

Por fim, em homenagem aos ditames sobre técnica legislativa dispostos na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, ao invés de criar uma legislação autônoma a respeito do tema, propomos que a matéria seja incorporada à Lei nº 12.340, de 2010, que já dispõe sobre ações de resposta e de recuperação em áreas atingidas por desastres e sobre o Funcap.

III – VOTO

Ante o exposto, no mérito, somos pela **aprovação** do PL nº 868, de 2020, com acatamento parcial do PL nº 943, de 2020, e do PL nº 709, de 2024, e rejeição da Emenda nº 1-PLN ao PL nº 943, de 2020, na forma do seguinte Substitutivo:

EMENDA Nº – CI (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI Nº 868, DE 2020

Estabelece o custeio das despesas com os serviços de energia elétrica aos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei visa estabelecer o custeio das despesas com os serviços de energia elétrica aos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos, pelo prazo de três meses.

Art. 2º A Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 1º-A** A transferência de recursos financeiros para a execução de ações de prevenção em áreas de risco de desastres e de resposta e de recuperação em áreas atingidas por desastres observará as disposições desta Lei e poderá ser feita por meio:

.....
II – do Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap) a:

a) fundos constituídos pelos Estados, Distrito Federal e Municípios com fim específico de execução das ações previstas no art. 8º e na forma estabelecida no § 1º do art. 9º desta Lei; e

b) concessionárias e permissionárias de serviço público de distribuição de energia elétrica com fim específico de execução das ações previstas no inciso IV do art. 8º.

§ 1º.....

.....
II – efetuar, nas formas previstas no *caput*, os repasses de recursos aos entes beneficiários, de acordo com os planos de trabalho aprovados, e às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica;

.....” (NR)

“**Art. 8º**

.....
II –

III –; e

IV – custeio das despesas dos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos com os serviços de energia elétrica, conforme disponibilidade de recursos.

§ 1º Para fins do custeio de que trata o inciso IV do *caput*, serão beneficiados os consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos que tenham sofrido danos em decorrência da invasão irresistível das águas:

I – em seus imóveis, inclusive nas respectivas instalações elétricas ou hidráulicas; ou

II – nos bens móveis, pertences e utilidades domésticas que guarnecem seus imóveis.

§ 2º Os danos de que trata o § 1º deverão ser comprovados por laudo técnico emitido por órgão público.

§ 3º Os consumidores de que trata o § 1º poderão solicitar o custeio diretamente às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica mediante a apresentação dos seguintes documentos:

I – identificação completa do consumidor titular;

II – endereço da unidade consumidora atingida pela enchente ou alagamento; e

III – laudo técnico de que trata o § 2º.

§ 4º O laudo técnico de que trata o § 2º poderá ser:

I – emitido de forma regionalizada; e

II – encaminhado diretamente às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica.

§ 5º A emissão do laudo de que trata o inciso III do § 3º na forma do inciso II do § 4º dispensa a sua apresentação por parte do titular da unidade consumidora junto às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica.

§ 5º O custeio de que trata o inciso IV do *caput* será aplicado por três meses às unidades consumidoras de mesma titularidade daquela atingida por enchentes ou alagamentos, ou de sucessor do titular, e será limitado ao consumo mensal de 200 kWh de energia elétrica.

§ 6º Os recursos relativos ao custeio:

I – serão repassados pela União às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica;

II – não cobrirão outros descontos já concedidos às unidades consumidoras beneficiárias de tarifas sociais que possuam outras formas de custeio.” (NR)

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

Sala da Comissão,

, Presidente

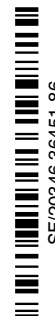
, Relator



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2020

Cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica criada a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica;

Parágrafo único. A Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica será aplicada em caráter exclusivamente emergencial pelo prazo de 90 (noventa) dias e somente quando da decretação de Estado de Calamidade Pública Nacional.

Art. 2º A Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica estipula redução de 100 % nas tarifas e se aplica às residências unifamiliares de consumo:

I – até 20 metros cúbicos de consumo de água por mês;

II – até 200 kWh de consumo de energia elétrica por mês;

Art. 3º O valor a ser pago pelo serviço de água e esgoto adquirido na forma desta lei, bem como os custos administrativos e financeiros e os encargos tributários incorridos pela prestadora do serviço, após a aplicação da Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica, não poderão ser rateados entre as outras classes de consumidores atendidos pela prestadora do serviço.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

Art. 4º Fica proibido o corte na prestação de serviços e fornecimento de água, tratamento de esgotos e energia elétrica durante o período de duração do decreto de Estado de Calamidade Pública.

Art. 5º O art. 1º da Lei 12.212 de 20 de janeiro de 2010, passa a vigor com a seguinte redação:

“Art. 1º

V - para a parcela do consumo de energia elétrica inferior ou igual a 200 (duzentos) kWh/mês, o desconto será de 100% (cem por cento), durante o período de 90 (noventa dias), em caráter emergencial, somente após a decretação de Estado de Calamidade Pública Nacional.”

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Situação emergencial provocada pela pandemia decorrente da propagação do vírus COVID-19, exige do Parlamento atitudes concretas para a proteção dos trabalhadores de baixa renda que já se encontram afetados pela conseqüente recessão, redução drástica dos empregos e circulação de bens e serviços.

Segundo as Defensorias Públicas de 1ª Instância de Atendimento ao Consumidor (1ª e 2ª Deac), a anistia dos pagamentos e suspensão dos cortes por falta de pagamento de água e luz neste momento emergencial, se faz, absolutamente necessário, uma vez que com a redução de renda de pessoas autônomas durante o período de isolamento e a maior necessidade, tanto da água quanto da energia elétrica, para que se cumpram as medidas de prevenção torna ainda mais necessária a manutenção do fornecimento de desses serviços básicos para o impedimento de alastramento da pandemia.

Em relação à energia elétrica, uma das medidas preventivas é a de isolamento, com isso, as pessoas passarão a maior parte do tempo em suas casas, assim terão um aumento do consumo de energia, além de haver maior necessidade para o armazenamento de alimentos nesse período.



SF/20346.36451-86



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

Cabe ao governo garantir subsídios emergenciais a essa população vulnerável, já que, com a aprovação do Projeto de Decreto Legislativo (PDL) 88/2020, que reconhece o Estado de Calamidade Pública no Brasil, o governo se isenta de cumprimento das metas fiscais, conforme ressaltou o relator do Projeto Deputado Orlando Silva (PCdoB-SP):

"Ao reconhecer a calamidade pública, o Congresso permite o descumprimento das metas fiscais, e o governo vai ter condições de fortalecer o Sistema Único de Saúde, que é o principal instrumento de combate ao coronavírus", afirmou. "Também vai garantir medidas econômicas, como renda para a população, e ações para impedir a expansão do vírus." (Fonte: Agência Senado)

A tarifa social já é uma realidade no Brasil que já conta com uma lei específica para energia elétrica, Lei 12.212 de 20 de janeiro de 2010 que dispõe sobre a Tarifa Social de Energia Elétrica e propostas em andamento para a criação da Tarifa social para o fornecimento de água, como o PLS 505/2013 atualmente na Câmara dos Deputados (9.543/2018), e o PL 669/2019 ainda sem número na Câmara, que impede a cobrança de tarifa de religação de energia elétrica de minha autoria.

Além disto, já existe previsão legal para subsídios tarifários como o disposto no § 2º do art. 29 da Lei 11.445, de 5 de janeiro de 2007, que estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico:

"§ 2º-Poderão ser adotados subsídios tarifários e não tarifários para os usuários e localidades que não tenham capacidade de pagamento ou escala econômica suficiente para cobrir o custo integral dos serviços".

Desse modo, temos todos os subsídios legais para implantação dessa anistia do pagamento de Água, Esgoto e Energia Elétrica e a proibição de cortes nas tarifas durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional decorrente da pandemia do coronavírus (Covid-19).

Assim, pedimos o apoio aos Nobres Pares para aprovação deste projeto.
Sala das sessões,

Senador **WEVERTON**



SF/20346.36451-86



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 868, DE 2020

Cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional.

AUTORIA: Senador Weverton (PDT/MA)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 11.445, de 5 de Janeiro de 2007 - Lei de Saneamento Básico - 11445/07
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2007;11445>
 - parágrafo 2º do artigo 29
- Lei nº 12.212, de 20 de Janeiro de 2010 - LEI-12212-2010-01-20 - 12212/10
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2010;12212>
 - artigo 1º

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei (PL) nº 868, de 2020, do Senador Weverton, que *cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional*; o PL nº 943, de 2020, do Senador Marcos Rogério, que *dispõe sobre o custeio extraordinário das despesas de energia elétrica de unidades consumidoras alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica*; e o PL nº 709, de 2024, do Senador Cleitinho, que *concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes e alagamentos*.

Relator: Senador **CHICO RODRIGUES**

I – RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 868, de 2020, de autoria do Senador Weverton, que “*cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional*”. Esse PL tramita em conjunto com outros dois, quais sejam, o PL nº 943, de 2020, de autoria do Senador Marcos Rogério, que “*dispõe sobre o custeio extraordinário das despesas de energia elétrica de unidades consumidoras alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica*”, e o PL nº 709, de 2024, de autoria do Senador Cleitinho, que “*concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes e alagamentos*”.

O PL nº 868, de 2020, possui seis artigos. O primeiro cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica (Tarifa Emergencial), aplicável por 90 dias quando da decretação de Estado de Calamidade Pública Nacional. O segundo artigo estabelece os parâmetros para aplicação dessa Tarifa Emergencial. O terceiro dispõe que o valor remanescente de pagamento pelos serviços de água e esgoto não será rateado entre os demais usuários. O quarto artigo proíbe o corte dos serviços de água, tratamento de esgoto e energia elétrica durante o período de duração do decreto de Estado de Calamidade Pública. O quinto artigo altera a Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, para criar novo patamar de incidência da Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE) contemplando a Tarifa Emergencial disposta no art. 1º. E o sexto estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na Justificação da proposição, seu autor argumenta que *“a anistia dos pagamentos e suspensão dos cortes por falta de pagamento de água e luz”*, naquele momento de pandemia de COVID-19, era necessária em razão da *“redução de renda de pessoas autônomas durante o período de isolamento”*. Além disso, a manutenção do fornecimento desses serviços básicos era essencial para o *“impedimento de alastramento da pandemia”*.

O PL nº 943, de 2020, também possui seis artigos. O primeiro estabelece o custeio extraordinário das despesas com energia elétrica incorridas pelas unidades consumidoras enquadradas pela Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE). O segundo artigo permite a utilização de recursos de aplicação obrigatória pelas empresas do setor elétrico, mas ainda não utilizados, em programas de Pesquisa e Desenvolvimento e Eficiência Energética (P&DEE) para o custeio extraordinário estabelecido no art. 1º. O terceiro artigo delimita o custeio extraordinário ao máximo de 3 meses e até o limite dos recursos de que trata o art. 2º, além de preservar o subsídio já concedido pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) para a TSEE. O quarto artigo trata da gestão dos recursos para o custeio extraordinário de que trata o art. 1º, a cargo da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE). Além disso, o art. 4º reduz a zero as alíquotas de Contribuição para Programa de Integração Social e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) relativas à gestão dos recursos aportados para o custeio extraordinário. O quinto artigo faculta ao Poder Executivo alocar os recursos de P&DEE, no ano de aprovação da Lei, ao custeio extraordinário previsto no art. 1º. E o sexto estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na Justificação da proposição, seu autor chama a atenção para “os impactos econômicos adversos que a crise da pandemia do COVID-19 pode provocar, principalmente, nas famílias de menor poder aquisitivo” e pondera que o “estoque de recursos que deveriam ser aplicados em projetos em P&D por parte das empresas do setor elétrico e que, por algum motivo, não foram”, devem ser utilizados para “financiar, por um período de três meses, as despesas de energia elétrica das famílias de baixa renda alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE)”.

O PL nº 709, de 2024, por sua vez, possui cinco artigos. O primeiro concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes ou alagamentos, pelo prazo de três meses subsequentes à ocorrência do fato gerador. O segundo artigo delimita os consumidores atingidos por enchentes e alagamentos que são objeto do PL, bem como estabelece que a emissão de laudos pela Defesa Civil ou pelo Corpo de Bombeiros Militares será suficiente para a comprovação dos danos sofridos por tais consumidores. O terceiro artigo apresenta os requisitos para o requerimento de isenção total da tarifa de energia elétrica. O quarto define que as despesas decorrentes do PL correrão à conta dos recursos do Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap), de que trata o inciso II do *caput* do art. 1º-A da Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010. E o quinto estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na justificação, o autor argumenta que, em regra, o poder público não adota medidas eficazes para impedir, ou ao menos mitigar, os danos causados a consumidores atingidos por enchentes e alagamentos. Com o intuito de reduzir o prejuízo suportado pelas vítimas desses fenômenos, o PL busca conceder isenção total da tarifa de energia elétrica, pelo prazo de três meses.

Os três PLs foram remetidos, em tramitação conjunta, nos termos do art. 48, § 1º, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), à esta Comissão, seguindo posteriormente à Comissão de Assuntos Sociais (CAS) e à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), em caráter terminativo.

Quanto aos PL nº 868, de 2020, e nº 709, de 2024, não foram apresentadas emendas no prazo previsto pelo art. 122, inciso II, alínea “c”, do RISF. Já em relação ao PL nº 943, de 2020, foi recebida a Emenda nº 1-PLN, de autoria do Senador Dário Berger, para dispor que “recursos associados a projetos aprovados ou em processo de aprovação pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) não poderão ser usados para a finalidade” de que trata o art. 1º do PL.

Por fim, no âmbito da tramitação do PL nº 943, de 2020, foi recebido o Ofício nº 224/2020, de 8 de maio de 2020, encaminhado pelo Deputado Federal Nereu Crispim, pelo qual apresentou pleito da Associação dos Fabricantes Brasileiros de Eficiência Energética (Afabee) pela rejeição do PL, de modo a preservar os recursos para P&DEE previstos na Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000.

II – ANÁLISE

Compete à CI, nos termos do art. 104 do 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*”, como energia elétrica e saneamento básico, objetos das proposições em análise. Há, portanto, a aderência das competências da CI aos temas tratados pelo PL nº 868 e PL nº 943, ambos de 2020, e pelo PL nº 709, de 2024. Destacamos que as análises de admissibilidade e adequação financeira e orçamentária das proposições poderão ser realizadas no âmbito da CAE. Neste momento, iremos tratar do mérito das matérias.

De início, louvamos as preocupações dos autores das proposições quanto à necessidade de o Estado atuar em prol da população durante a pandemia de COVID-19 e, mais recentemente, nas tragédias que o País tem vivenciado, causadas por chuvas torrenciais, com enchentes e alagamentos.

Nos últimos dias, nossos irmãos gaúchos têm sofrido com os estragos provocados pelo volume de chuvas no Estado do Rio Grande do Sul. Os níveis dos rios que cortam o estado atingiram níveis históricos, nunca vistos. Barragens diversas estão em estado de alerta, correndo o risco de romperem a qualquer momento, agravando a situação. A barragem da Usina Hidrelétrica 14 de Julho, inclusive, já rompeu parcialmente. A quantidade de mortos e desaparecidos já está na casa das centenas. Crianças procuram por suas famílias. Ondas de saques e violência ampliam o drama da população. Os alagamentos aumentam os riscos de proliferação de enfermidades como leptospirose, tétano, hepatite A e surtos de dengue. Estimativas apontam que mais de 1,5 milhão de pessoas sofrem com os efeitos da chuva e mais de 160 mil estão desalojadas ou em abrigos. Além de tudo isso, milhares de pessoas estão sem fornecimento de energia elétrica e sem abastecimento de água.

Nesse cenário de calamidade, o Congresso Nacional não pode ficar inerte. No dia 7 de maio de 2024, foi publicado o Decreto Legislativo nº 36, de 2024, que reconhece, para os fins de suspensão de regras fiscais, a ocorrência do estado de calamidade pública em parte do território nacional, para atendimento às consequências derivadas de eventos climáticos no Estado do Rio Grande do Sul. Assim, é oportuna a deliberação dos PLs nº 868 e nº 943, ambos de 2020, e do PL nº 709, de 2024, para reduzir minimamente o fardo das famílias gaúchas na retomada de suas vidas, por meio da isenção do pagamento da conta de energia elétrica daqueles atingidos por enchentes ou alagamentos.

Em nossa análise procuramos harmonizar o conteúdo das três proposições, além de aprimorá-las e focalizá-las.

Especificamente quanto aos PLs nº 868 e nº 943, ambos de 2020, elaborados no auge da pandemia de COVID-19, verifica-se que parte das matérias por eles tratadas foram endereçadas pelas Medidas Provisórias nº 950 e nº 998, ambas de 2020, esta última convertida na Lei nº 14.120, de 1º de março de 2021. No entanto, ressaltamos que tais proposições, juntamente com o PL nº 709, de 2024, serviram de base para o substitutivo que ora apresentamos, com o intuito de tratar o tema da forma mais efetiva, célere e focalizada possível, nos seguintes termos:

- i) Custeio das faturas de energia elétrica dos consumidores atingidos por enchentes ou alagamentos, pelo prazo de três meses;
- ii) Possibilidade de fruição do custeio pelo titular da unidade consumidora atingida, ou seu sucessor, em outra localidade, tendo em vista que muitas habitações foram destruídas e seus moradores poderão ser realocados;
- iii) Possibilidade de elaboração, pelo órgão público competente, de laudo técnico regionalizado para comprovação de dano decorrente de enchente ou alagamento, em razão das grandes áreas envolvidas;
- iv) Envio do laudo técnico regionalizado diretamente pelo órgão público que o elaborou às concessionárias e permissionárias de serviço público de distribuição de energia elétrica;

- v) Estabelecimento de limite ao custeio mensal de até 200 kWh de consumo de energia elétrica, por unidade consumidora residencial atingida; e
- vi) O custeio terá como fonte de recursos o Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap), de que trata a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, conforme disponibilidade, o que evita que sejam arcados pelos demais consumidores brasileiros.

Por fim, em homenagem aos ditames sobre técnica legislativa dispostos na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, ao invés de criar uma legislação autônoma a respeito do tema, propomos que a matéria seja incorporada à Lei nº 12.340, de 2010, que já dispõe sobre ações de resposta e de recuperação em áreas atingidas por desastres e sobre o Funcap.

III – VOTO

Ante o exposto, no mérito, somos pela **aprovação** do PL nº 868, de 2020, com acatamento parcial do PL nº 943, de 2020, e do PL nº 709, de 2024, e rejeição da Emenda nº 1-PLN ao PL nº 943, de 2020, na forma do seguinte Substitutivo:

EMENDA Nº – CI (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI Nº 868, DE 2020

Estabelece o custeio das despesas com os serviços de energia elétrica aos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei visa estabelecer o custeio das despesas com os serviços de energia elétrica aos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos, pelo prazo de três meses.

Art. 2º A Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 1º-A** A transferência de recursos financeiros para a execução de ações de prevenção em áreas de risco de desastres e de resposta e de recuperação em áreas atingidas por desastres observará as disposições desta Lei e poderá ser feita por meio:

.....
II – do Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap) a:

a) fundos constituídos pelos Estados, Distrito Federal e Municípios com fim específico de execução das ações previstas no art. 8º e na forma estabelecida no § 1º do art. 9º desta Lei; e

b) concessionárias e permissionárias de serviço público de distribuição de energia elétrica com fim específico de execução das ações previstas no inciso IV do art. 8º.

§ 1º.....

.....
II – efetuar, nas formas previstas no *caput*, os repasses de recursos aos entes beneficiários, de acordo com os planos de trabalho aprovados, e às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica;

.....” (NR)

“**Art. 8º**

.....
II –

III –; e

IV – custeio das despesas dos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos com os serviços de energia elétrica, conforme disponibilidade de recursos.

§ 1º Para fins do custeio de que trata o inciso IV do *caput*, serão beneficiados os consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos que tenham sofrido danos em decorrência da invasão irresistível das águas:

I – em seus imóveis, inclusive nas respectivas instalações elétricas ou hidráulicas; ou

II – nos bens móveis, pertences e utilidades domésticas que guarnecem seus imóveis.

§ 2º Os danos de que trata o § 1º deverão ser comprovados por laudo técnico emitido por órgão público.

§ 3º Os consumidores de que trata o § 1º poderão solicitar o custeio diretamente às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica mediante a apresentação dos seguintes documentos:

I – identificação completa do consumidor titular;

II – endereço da unidade consumidora atingida pela enchente ou alagamento; e

III – laudo técnico de que trata o § 2º.

§ 4º O laudo técnico de que trata o § 2º poderá ser:

I – emitido de forma regionalizada; e

II – encaminhado diretamente às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica.

§ 5º A emissão do laudo de que trata o inciso III do § 3º na forma do inciso II do § 4º dispensa a sua apresentação por parte do titular da unidade consumidora junto às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica.

§ 5º O custeio de que trata o inciso IV do *caput* será aplicado por três meses às unidades consumidoras de mesma titularidade daquela atingida por enchentes ou alagamentos, ou de sucessor do titular, e será limitado ao consumo mensal de 200 kWh de energia elétrica.

§ 6º Os recursos relativos ao custeio:

I – serão repassados pela União às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica;

II – não cobrirão outros descontos já concedidos às unidades consumidoras beneficiárias de tarifas sociais que possuam outras formas de custeio.” (NR)

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

Sala da Comissão,

, Presidente

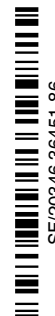
, Relator



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2020

Cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica criada a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica;

Parágrafo único. A Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica será aplicada em caráter exclusivamente emergencial pelo prazo de 90 (noventa) dias e somente quando da decretação de Estado de Calamidade Pública Nacional.

Art. 2º A Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica estipula redução de 100 % nas tarifas e se aplica às residências unifamiliares de consumo:

I – até 20 metros cúbicos de consumo de água por mês;

II – até 200 kWh de consumo de energia elétrica por mês;

Art. 3º O valor a ser pago pelo serviço de água e esgoto adquirido na forma desta lei, bem como os custos administrativos e financeiros e os encargos tributários incorridos pela prestadora do serviço, após a aplicação da Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica, não poderão ser rateados entre as outras classes de consumidores atendidos pela prestadora do serviço.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

Art. 4º Fica proibido o corte na prestação de serviços e fornecimento de água, tratamento de esgotos e energia elétrica durante o período de duração do decreto de Estado de Calamidade Pública.

Art. 5º O art. 1º da Lei 12.212 de 20 de janeiro de 2010, passa a vigor com a seguinte redação:

“Art. 1º

V - para a parcela do consumo de energia elétrica inferior ou igual a 200 (duzentos) kWh/mês, o desconto será de 100% (cem por cento), durante o período de 90 (noventa dias), em caráter emergencial, somente após a decretação de Estado de Calamidade Pública Nacional.”

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Situação emergencial provocada pela pandemia decorrente da propagação do vírus COVID-19, exige do Parlamento atitudes concretas para a proteção dos trabalhadores de baixa renda que já se encontram afetados pela conseqüente recessão, redução drástica dos empregos e circulação de bens e serviços.

Segundo as Defensorias Públicas de 1ª Instância de Atendimento ao Consumidor (1ª e 2ª Deac), a anistia dos pagamentos e suspensão dos cortes por falta de pagamento de água e luz neste momento emergencial, se faz, absolutamente necessário, uma vez que com a redução de renda de pessoas autônomas durante o período de isolamento e a maior necessidade, tanto da água quanto da energia elétrica, para que se cumpram as medidas de prevenção torna ainda mais necessária à manutenção do fornecimento de desses serviços básicos para o impedimento de alastramento da pandemia.

Em relação à energia elétrica, uma das medidas preventivas é a de isolamento, com isso, as pessoas passarão a maior parte do tempo em suas casas, assim terão um aumento do consumo de energia, além de haver maior necessidade para o armazenamento de alimentos nesse período.



SF/20346.36451-86



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

Cabe ao governo garantir subsídios emergenciais a essa população vulnerável, já que, com a aprovação do Projeto de Decreto Legislativo (PDL) 88/2020, que reconhece o Estado de Calamidade Pública no Brasil, o governo se isenta de cumprimento das metas fiscais, conforme ressaltou o relator do Projeto Deputado Orlando Silva (PCdoB-SP):

"Ao reconhecer a calamidade pública, o Congresso permite o descumprimento das metas fiscais, e o governo vai ter condições de fortalecer o Sistema Único de Saúde, que é o principal instrumento de combate ao coronavírus", afirmou. "Também vai garantir medidas econômicas, como renda para a população, e ações para impedir a expansão do vírus." (Fonte: Agência Senado)

A tarifa social já é uma realidade no Brasil que já conta com uma lei específica para energia elétrica, Lei 12.212 de 20 de janeiro de 2010 que dispõe sobre a Tarifa Social de Energia Elétrica e propostas em andamento para a criação da Tarifa social para o fornecimento de água, como o PLS 505/2013 atualmente na Câmara dos Deputados (9.543/2018), e o PL 669/2019 ainda sem número na Câmara, que impede a cobrança de tarifa de religação de energia elétrica de minha autoria.

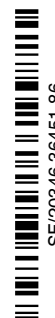
Além disto, já existe previsão legal para subsídios tarifários como o disposto no § 2º do art. 29 da Lei 11.445, de 5 de janeiro de 2007, que estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico:

"§ 2º-Poderão ser adotados subsídios tarifários e não tarifários para os usuários e localidades que não tenham capacidade de pagamento ou escala econômica suficiente para cobrir o custo integral dos serviços".

Desse modo, temos todos os subsídios legais para implantação dessa anistia do pagamento de Água, Esgoto e Energia Elétrica e a proibição de cortes nas tarifas durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional decorrente da pandemia do coronavírus (Covid-19).

Assim, pedimos o apoio aos Nobres Pares para aprovação deste projeto.
Sala das sessões,

Senador **WEVERTON**



SF/20346.36451-86



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 868, DE 2020

Cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional.

AUTORIA: Senador Weverton (PDT/MA)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 11.445, de 5 de Janeiro de 2007 - Lei de Saneamento Básico - 11445/07
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2007;11445>
 - parágrafo 2º do artigo 29
- Lei nº 12.212, de 20 de Janeiro de 2010 - LEI-12212-2010-01-20 - 12212/10
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2010;12212>
 - artigo 1º



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 709, DE 2024

Concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes e alagamentos.

AUTORIA: Senador Cleitinho (REPUBLICANOS/MG)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
GABINETE DO SENADOR CLEITINHO
PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

Concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes e alagamentos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica concedida isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes ou alagamentos, pelo prazo de três meses subsequentes à ocorrência do fato gerador.

Art. 2º Consideram-se, para os efeitos desta lei, consumidores atingidos por enchentes e alagamentos aqueles que, em decorrência da invasão irresistível das águas, tenham sofrido danos:

I – em seus imóveis, inclusive nas respectivas instalações elétricas ou hidráulicas; ou

II – nos bens móveis, pertences e utilidades domésticas que guarnecem seus imóveis.

Parágrafo único. Para fins do disposto no *caput* deste artigo, considera-se suficiente para a comprovação de danos os laudos de lavra da Defesa Civil ou do Corpo de Bombeiros Militares.

Art. 3º O requerimento de isenção total da tarifa de energia elétrica será:

I – formulado perante as concessionárias e permissionárias do serviço de fornecimento de energia elétrica;

II – instruído com os seguintes documentos:





SENADO FEDERAL

- a) identificação completa do consumidor;
- b) endereço do imóvel atingido pela enchente ou alagamento;
- c) laudo da Defesa Civil ou do Corpo de Bombeiros Militar, que comprove a ocorrência de dano decorrente de enchente ou alagamento.

Art. 4º As despesas decorrentes desta Lei correrão à conta dos recursos do Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap), de que trata o inciso II do *caput* do art. 1º-A da Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Notícias sobre as tragédias causadas pelas chuvas, infelizmente, são uma rotina em nosso país. Ainda que não se possa controlar o volume e a frequências das chuvas, cabe à Administração Pública tomar as medidas eficazes para impedir – ou ao menos mitigar – os danos causados por esse fenômeno natural.

A realidade, contudo, evidencia que, em regra, essas medidas não são adotadas pelo poder público. Ainda que seja possível às vítimas requererem indenização do Estado, o respectivo processo é longo e árduo, o que resulta, em grande medida, na impunidade dos responsáveis e na ausência de reparação dos prejuízos.

Diante desse contexto, apresentamos o presente Projeto de Lei, que concede isenção total da tarifa de energia elétrica, pelo prazo de três meses, aos consumidores atingidos por enchentes e alagamentos.

Com o objetivo de reduzir a burocracia e aumentar a sua efetividade, propomos que os laudos de lavra da Defesa Civil ou do Corpo de Bombeiros Militares sejam suficientes para comprovar os danos, cabendo ao consumidor apenas informar o ocorrido às concessionárias e permissionárias do serviço público.





SENADO FEDERAL

Certos de que a proposição constitui um avanço na mitigação dos prejuízos causados pelas enchentes e alagamentos, contamos com o decisivo apoio dos nobres Pares no sentido de sua rápida aprovação.

Sala das Sessões,

Senador CLEITINHO
REPUBLICANOS/MG



LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 12.340, de 1º de Dezembro de 2010 - LEI-12340-2010-12-01 - 12340/10
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2010;12340>
- art1-1_cpt_inc2



1

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

PROJETO DE LEI Nº , DE 2020

Dispõe sobre o custeio extraordinário das despesas de energia elétrica de unidades consumidoras alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o custeio extraordinário das despesas de energia elétrica de unidades consumidoras alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE), de que trata a Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010.

§1º O custeio de que trata o **caput** visa a mitigar os efeitos econômicos adversos nas famílias de baixa renda associados à pandemia da COVID-19.

§2º As despesas de que trata o **caput** incluem aquelas relacionadas aos serviços de energia elétrica e seus encargos, ao serviço de iluminação pública e aos tributos.

Art. 2º Os recursos alcançados pelo inciso II do art. 4º e pelo o inciso I do art. 5º da Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000, e que ainda não tenham sido utilizados pelos titulares de outorga a que se referem os arts. 1º a 3º da Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000, poderão ser usados para custear as despesas de que trata o art. 1º.

Parágrafo único. Os montantes a serem depositados pelos titulares de outorga alcançados pelo **caput** serão fixados pelo Poder Executivo.

Art. 3º O custeio de que trata o art. 1º:

I – poderá durar até três meses;



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

II – poderá atingir 100% (cem por cento) do valor a ser pago pela unidade consumidora de energia elétrica beneficiária da TSEE, respeitada a disponibilidade dos recursos de que trata o art. 2º; e

III – não cobrirá os descontos concedidos às unidades consumidoras beneficiárias da TSEE arcados pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), de que trata o art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002.

Art. 4º A gestão dos recursos a que se refere o art. 2º será de responsabilidade da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), de que trata o art. 4º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004.

§1º A CCEE deverá criar conta específica para movimentar os recursos de que trata o art. 3º.

§2º As empresas alcançadas pelo art. 2º deverão depositar os recursos previstos no art. 2º em 15 (quinze) dias após a fixação de que trata o parágrafo único do art. 2º.

§3º A CCEE deverá repassar os recursos para o custeio de que trata o art. 1º, nos valores informados pelas concessionárias e permissionárias de distribuição de energia elétrica.

§4º O repasse de que trata o §3º será fiscalizado pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL).

§5º As concessionárias e permissionárias de distribuição de energia elétrica que prestarem informações inverídicas acerca dos valores necessários para o custeio de que trata o art. 1º deverão devolvê-los em dobro à conta de que trata o §1º.

§6º As alíquotas de Contribuição para Programa de Integração Social e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social ficam reduzidas a zero:

I – nas receitas da conta de que trata o §2º;



SF/20575.74039-34



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

II – nas receitas das concessionárias e permissionárias de distribuição oriundas da conta de que trata o §2º.

§7º A CCEE deverá ser restituída dos custos administrativos, financeiros e encargos tributários incorridos na gestão e na liquidação da conta de que trata o §1º.

§8º Os recursos aportados na conta a que se refere o §1º e que não forem utilizados na finalidade prevista pelo art. 1º, descontados os custos de que trata o §7º, deverão ser devolvidos aos titulares de outorga alcançadas pelo art. 2º de forma proporcional ao montante inicialmente aportado.

§9º O disposto no inciso II do §6º aplica-se à devolução de que trata o §8º.

Art. 5º O Poder Executivo poderá determinar que os recursos a serem aportados durante este ano nas finalidades de que trata o inciso II do art. 4º e o inciso I do art. 5º da Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000, sejam destinados à conta a que se refere o §1º do art. 4º.

Art. 6º Esta Lei entre em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000, estabelece que as distribuidoras de energia elétrica apliquem 1,00% da receita operacional líquida em investimentos em P&D e eficiência energética. Já as empresas de geração, com exceção daquelas que exploram as fontes alternativas de geração, e as empresas de transmissão devem aportar o mesmo percentual apenas em P&D.

Os investimentos das distribuidoras de energia elétrica em eficiência energética e uma parte (40%) dos recursos destinados a P&D por parte das empresas de distribuição, transmissão e geração são aplicados em projetos aprovados pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL). O restante dos recursos associados a P&D é destinado ao Fundo Nacional de



SF/20575,74039-34



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT) e ao Ministério de Minas e Energia (MME), ou seja, são recursos que ingressam no Orçamento Geral da União (OGU).

Os recursos destinados aos projetos aprovados pela ANEEL que não são aplicados em um determinado ano são transferidos para serem gastos no exercício seguinte. Com isso, algumas empresas do setor elétrico acabam acumulando uma espécie de estoque de recursos que elas não podem gastar em outra finalidade. Observa-se que o montante em questão não é recurso das empresas e sim, em última instância, do consumidor de energia elétrica.

Os recursos destinados ao FNDCT e ao MME em um ano e que não são gastos (inclusive por questões associadas ao contingenciamento orçamentário) são usados, em geral, para pagamento da dívida pública. Ou seja, não são acumulados. Portanto, não existe, na prática, estoque desses recursos.

Diante do cenário de estoque de recursos que deveriam ser aplicados em projetos em P&D por parte das empresas do setor elétrico e que, por algum motivo, não foram, e considerando os impactos econômicos adversos que a crise da pandemia do COVID-19 pode provocar, principalmente, nas famílias de menor poder aquisitivo, devemos usar esses recursos para financiar, por um período de três meses, as despesas de energia elétrica das famílias de baixa renda alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE). Estima-se que 8,3 milhões de unidades consumidoras seriam alcançadas pela medida.

A TSEE consiste de um desconto nas tarifárias de energia elétrica concedido unidades consumidoras com morador: (i) pertencente a uma família inscrita no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico), com renda familiar mensal per capita menor ou igual a meio salário mínimo nacional; (ii) que receba o benefício de prestação continuada da assistência social; (iii) portador de doença ou patologia cujo tratamento ou procedimento médico pertinente requeira o uso continuado de aparelhos, equipamentos ou instrumentos que, para o seu funcionamento, demandem consumo de energia elétrica, pertencente a uma família inscrita no CadÚnico, com renda mensal de até três salários mínimos. Os descontos tarifários concedidos para os beneficiários da TSEE são custeados pela Conta de



SF/20575,74039-34



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

Desenvolvimento Energético (CDE), um encargo incluído nas tarifas de energia elétrica, ou seja, pago pelos demais consumidores de energia elétrica.

Nesse contexto, é importante esclarecer que a medida proposta não excluiria o custeio da TSEE por parte da CDE. Assim, no período de três meses, uma parte dos gastos das famílias de baixa renda alcançadas pela TSEE seria suportada pela CDE e a outra parte pelos recursos que deveriam ser aplicados em projetos de P & D e não foram.

Ressaltamos que a medida extraordinária em questão também abrange os gastos das famílias de baixa renda com tributos incidentes na fatura de energia elétrica e com a iluminação pública. Com isso, mitigamos os impactos de uma eventual inadimplência das famílias de baixa renda nas contas dos estados e dos municípios, que terão, neste momento de crise, suas despesas ainda mais pressionadas.

O arranjo do socorro emergencial que ora propomos consiste, então, de as empresas do setor energia elétrica aportarem em uma conta, a ser gerida pela Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), os recursos que seriam destinados aos projetos de P&D em anos anteriores e que, por algum motivo, não foram.

A presente proposição também deixa claro que os recursos que ingressarem na conta mencionada estarão isentos da Contribuição para o Programa de Integração Social e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social. A mesma regra se aplica aos recursos recebidos pelas distribuidoras de energia elétrica da conta a ser criada também serão isentos das contribuições acima mencionadas. É preciso destacar que, além de a tributação não fazer qualquer sentido no presente caso, uma vez que a conta é apenas um mecanismo de gestão dos recursos, já houve tributação quando os recursos ingressaram originalmente no caixa das empresas. Ademais, o arranjo proposto não implica alteração das metas fiscais simplesmente porque a receita tributária que, eventualmente, seria gerada sequer poderia existir no ordenamento legal vigente; portanto, não foi considerada no Orçamento Geral da União. Nesse contexto, ao explicitar a não incidência de tais tributos, estamos apenas afastando a incerteza



SF/20575,74039-34



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

jurídica que poderia ser gerada acerca de uma possível tributação na conta que fará a gestão dos recursos.

Ao mesmo tempo em que não reduz as receitas da União, dos estados e dos municípios nesse momento difícil, pois, na verdade, atua para preservar receitas tributárias, o presente projeto de lei também não aumenta nem as despesas dos entes da nossa Federação e nem as tarifas de energia elétrica para os demais consumidores. Com isso, mitigamos também possíveis impactos negativos às famílias brasileiras não alcançadas pela TSEE nesse momento de crise.

Por fim, vale ainda ressaltar que o montante de recursos que seriam destinados aos projetos de P&D e que poderão ser alocados ao custeio despesas de energia elétrica das famílias de baixa renda será definido pelo Poder Executivo, que também poderá valer-se dos recursos que deveriam ser aplicados no ano de 2020.

Diante do exposto, contamos com a aprovação do presente projeto de lei a fim de mitigarmos os impactos econômicos negativos da pandemia do COVID-19 nas famílias de baixa renda.

Sala das Sessões,

Senador MARCOS ROGÉRIO





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 943, DE 2020

Dispõe sobre o custeio extraordinário das despesas de energia elétrica de unidades consumidoras alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica.

AUTORIA: Senador Marcos Rogério (DEM/RO)



[Página da matéria](#)

2



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 38, DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 528, de 2020, que Dispõe sobre a promoção da mobilidade sustentável de baixo carbono e a captura e a estocagem geológica de dióxido de carbono; institui o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), o Programa Nacional de Diesel Verde (PNDV) e o Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano; e altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, 9.847, de 26 de outubro de 1999, 8.723, de 28 de outubro de 1993, e 13.033, de 24 de setembro de 2014.

PRESIDENTE: Senador Confúcio Moura

RELATOR: Senador Veneziano Vital do Rêgo

03 de setembro de 2024

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 528, de 2020, do Deputado Jerônimo Goergen, que *dispõe sobre a promoção da mobilidade sustentável de baixo carbono e a captura e a estocagem geológica de dióxido de carbono; institui o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), o Programa Nacional de Diesel Verde (PNDV) e o Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano; e altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, 9.847, de 26 de outubro de 1999, 8.723, de 28 de outubro de 1993, e 13.033, de 24 de setembro de 2014.*

Relator: Senador **VENEZIANO VITAL DO RÊGO**

I – RELATÓRIO

Vem para análise desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 528, de 2020, de autoria do Deputado Federal Jerônimo Goergen, que *dispõe sobre a promoção da mobilidade sustentável de baixo carbono e a captura e a estocagem geológica de dióxido de carbono; institui o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), o Programa Nacional de Diesel Verde (PNDV) e o Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano; e altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, 9.847, de 26 de outubro de 1999, 8.723, de 28 de outubro de 1993, e 13.033, de 24 de setembro de 2014.*

Ao PL nº 528, de 2020, de autoria do Deputado Federal Jerônimo Goergen, a Câmara dos Deputados apensou as seguintes matérias: PL nº 3314, de 2021, de autoria do Deputado Marcelo Brum; PL nº 4025, de 2021, de autoria do Deputado Delegado Pablo; PL nº 4196, de 2023, de autoria do Deputado Alceu Moreira; PL nº 4516, de 2023, de autoria do Poder

Executivo, conhecido como PL do “Combustível do Futuro”; e o PL nº 5216, de 2023, de autoria do Deputado Otto Alencar Filho.

O projeto remetido para revisão do Senado Federal, portanto, é fruto da consolidação de várias proposições e baseado, principalmente, no PL nº 4516, de 2023, de autoria do Poder Executivo, conhecido como PL do “Combustível do Futuro”, epíteto herdado pelo PL nº 528, de 2020, ora em análise.

O PL nº 528, de 2020, é composto por 36 artigos e está dividido em sete capítulos, conforme segue:

O Capítulo I trata das disposições gerais e abrange os arts. 1º a 3º. O art. 1º indica o objeto da Lei e o respectivo âmbito de aplicação. O art. 2º estabelece diversas definições relativas a termos do arcabouço normativo do setor de biocombustíveis. E o art. 3º estabelece diretrizes para a promoção da mobilidade sustentável de baixo carbono e do ProBioQAV.

O Capítulo II, em seus arts. 4º a 6º, trata da Mobilidade Sustentável de Baixo Carbono. O art. 4º estabelece que, para promover a mobilidade sustentável de baixo carbono, deverão ser integrados os programas RenovaBio, Programa Mobilidade Verde e Inovação (chamado Programa MOVER), e Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV). O parágrafo único estabelece que essa integração entre RenovaBio, PBEV, e Programa MOVER será feita pela adoção da metodologia de análise de ciclo de vida do poço à roda até 31 de dezembro de 2031, e do berço ao túmulo a partir de 1º de janeiro de 2032, com o objetivo de mitigar as emissões de CO₂.

O art. 5º dispõe que o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) e o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) estabelecerão os parâmetros para a definição e a apuração das metas do Programa MOVER.

E o art. 6º determina a divulgação, aos consumidores, dos dados relativos às emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) e ao consumo energético de cada veículo, dentro do PBEV.

O Capítulo III trata do ProBioQAV por meio dos arts. 7º a 11. O art. 7º estabelece os objetivos do ProBioQAV, dentre eles o de incentivar o uso de combustíveis sustentáveis de aviação, conhecidos pela sigla SAF

(*Sustainable Aviation Fuel*), definidos como combustíveis alternativos ao combustível aeronáutico de origem fóssil, produzidos a partir de quaisquer matérias-primas e processos que atendam a padrões de sustentabilidade.

O art. 8º atribui à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) a tarefa de definir os valores de emissões totais equivalentes para cada rota tecnológica de produção de SAF, para fins de contabilizar a descarbonização em relação ao querosene de aviação fóssil.

O art. 9º estabelece diretrizes para a comercialização, logística e uso do SAF no país.

O art. 10 define as metas de redução de emissões de GEE para as empresas aéreas em suas operações domésticas por meio da utilização do SAF. Conforme disposto no Anexo do PL, a meta será de 1% em 2027, 1% em 2028, e aumenta de um em um por cento por ano até chegar a 10% em 2037. Os parágrafos do art. 10 definem como será aferida a obrigação dos operadores e atribuem à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) a tarefa de estabelecer a metodologia de cálculo associada à meta de redução e fiscalização do cumprimento das obrigações.

O art. 11, por sua vez, permite a extensão da obrigatoriedade disposta no art. 10 a operadores aéreos internacionais com passagem pelo território nacional, com base no princípio da reciprocidade, caso outros países imponham outras obrigações aos operadores aéreos nacionais.

O Capítulo IV trata do Programa Nacional de Diesel Verde – PNDV e abrange os arts. 12 e 13. O art. 12 apresenta os objetivos do PNDV, dentre eles o de incentivar o uso do diesel verde na matriz energética brasileira.

O art. 13 atribui competência ao CNPE para determinar a participação volumétrica mínima obrigatória de diesel verde em relação ao diesel comercializado para o consumidor final. Essa participação mínima será definida para cada ano, até 2037, de forma agregada no território nacional. Os parágrafos do art. 13 informam como deverá ser definida a participação mínima obrigatória, que não poderá exceder o limite de 3%, e atribuem à ANP a tarefa de definir o percentual de adição obrigatória de diesel verde ao diesel comercializado ao consumidor final para garantir a participação mínima obrigatória de forma agregada definida pelo CNPE.

O Capítulo V trata do Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano (PNBio) e abrange os arts. 14 a 25. Os arts. 14 e 16 apresentam os objetivos do PNBio, dentre eles o de incentivar a produção e o consumo do biometano e do biogás na matriz energética brasileira, com vistas à descarbonização do setor de gás natural. O art. 15 elenca as diretrizes do PNBio, dentre elas o reconhecimento da importância do aproveitamento do biometano e do biogás produzidos e utilizados no País para o cumprimento de compromissos internacionais de descarbonização.

O art. 17 estabelece que a meta anual de redução de emissões de GEE no mercado de gás natural comercializado, autoproduzido ou autoimportado pelos produtores e importadores de gás natural, a ser cumprida por meio da participação do biometano no consumo do gás natural, nos termos de futuro regulamento, será definida pelo CNPE. O parágrafo 1º deste artigo dispõe que a meta de redução de emissões de GEE entrará em vigor em 1º de janeiro de 2026, com percentual inicial de 1%, e não poderá exceder 10%. Esse percentual poderá ser alterado por decisão do CNPE, inclusive para valor inferior a 1%, por motivo justificado de interesse público ou quando o volume de produção de biometano impossibilitar o cumprimento da meta. O percentual original deverá ser reestabelecido após a normalização das condições que motivaram a sua alteração. O parágrafo 4º elenca parâmetros que deverão ser observados pelo CNPE na definição da meta anual de redução de emissões de GEE, tais como: disponibilidade de biometano, preservação da competitividade do biometano e do gás natural, proteção dos interesses do consumidor quanto ao preço, à qualidade e à oferta de produtos, entre outros. O parágrafo 3º do art. 17 dispõe que a meta de redução de emissões de GEE poderá ser comprovada pela compra ou utilização de biometano ou pela aquisição de Certificado de Garantia de Origem de Biometano (CJOB). E os parágrafos 5º e 6º tratam da comercialização do CJOB pelos produtores e importadores de gás natural.

O art. 18 atribui à ANP a tarefa de estabelecer a metodologia de cálculo para verificação da redução de emissões associadas à utilização do biometano, definir os agentes obrigados, excluindo os pequenos produtores e importadores de gás natural, de forma a garantir que a redução ocorra com o melhor custo-efetividade, e fiscalizar o cumprimento das obrigações de redução.

Os arts. 19, 20 e 21 dispõem que o regulamento tratará da emissão, vencimento, intermediação, custódia, escrituração, negociação, rastreabilidade, transparência, entre outros aspectos dos CGOB.

O art. 22 informa que o CGOB, quando negociado no mercado de capitais, será valor mobiliário sujeito ao regime da Lei nº 6.385, de 7 de dezembro de 1976, que dispõe sobre o mercado de valores mobiliários e cria a Comissão de Valores Mobiliários.

Os arts. 23 e 24 estabelecem regras aplicáveis aos tributos federais, ao imposto sobre a renda e à Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) relativos ao ganho decorrente da alienação do CGOB.

E o art. 25 estabelece penalidade de multa para o produtor ou importador de gás natural pelo descumprimento da meta anual de redução de GEE. Essa multa pode alcançar R\$ 50 milhões.

O Capítulo VI trata das atividades da indústria da Captura e da Estocagem Geológica de Dióxido de Carbono e abrange os arts. 26 a 29. O art. 26 estabelece que a ANP irá autorizar o exercício das atividades de captura, transporte por meio de dutos e estocagem geológica de CO₂. Seus parágrafos 1º, 2º e 3º detalham os critérios para autorização dessas atividades, que ocorrerão por conta e risco do interessado e pelo prazo de 30 anos, prorrogáveis por igual período, podendo o Executivo alterar esse prazo por relevante interesse público. Já o parágrafo 4º excepciona da autorização disposta no *caput* a atividade de injeção e armazenamento de CO₂ para fins de recuperação avançada de hidrocarbonetos de reservatório geológico sob contrato para exploração e produção de hidrocarbonetos sob regime de concessão, de partilha de produção e de cessão onerosa.

O art. 27 estabelece as diretrizes para a execução das atividades de captura e estocagem geológica de CO₂, e o art. 28 atribui à ANP a regulação dessas atividades, conforme disposto em seus parágrafos. Por fim, o art. 29 elenca diversas obrigações do operador de estocagem geológica de CO₂.

O Capítulo VII apresenta as disposições finais e transitórias e abrange os arts. 30 a 36.

O art. 30 altera e acrescenta dispositivos à Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, que instituiu o CNPE e a ANP, com o intuito de: (i) incluir as matérias relacionadas ao biometano, ao biogás, ao SAF, aos combustíveis sintéticos e à atividade de captura e estocagem geológica de CO₂ dentre as competências do CNPE e da ANP, e (ii) autorizar a Petrobras a incluir no seu objeto social as atividades vinculadas à energia, bem como as atividades relacionadas à movimentação e estocagem de dióxido de carbono, à transição energética e economia de baixo carbono.

O art. 31 altera e acrescenta dispositivos à Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, que dispõe sobre a fiscalização das atividades relativas ao abastecimento nacional de combustíveis, para elencar as atividades relativas à indústria dos combustíveis sintéticos e da captura e estocagem geológica de CO₂ dentre aquelas fiscalizadas pela ANP e passíveis de multa.

O art. 32 altera a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores, para aumentar de 22% para 27% o percentual obrigatório de adição de álcool etílico anidro à gasolina em todo o território nacional, sendo que o Poder Executivo poderá elevar esse percentual até 35%, caso seja viável tecnicamente, ou reduzi-lo a 22%.

O art. 33 altera e acrescenta dispositivos à Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, que dispõe sobre a adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel, para estabelecer cronograma de metas de adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel vendido ao consumidor final, em todo o território nacional, começando com 15% a partir de 1º de março de 2025, e chegando a 20% a partir de 1º de março de 2030. Conforme o texto proposto, caberá ao CNPE avaliar a viabilidade dessas metas e fixar o percentual obrigatório de adição de biodiesel entre os limites de 13% (treze por cento) e 25% (vinte e cinco por cento), sendo que o estabelecimento de percentual superior a 15% dependerá de viabilidade técnica.

O art. 34 revoga dispositivos da Lei nº 13.033, de 2014, que preveem adição de biodiesel ao óleo diesel em concentrações diferentes das previstas neste projeto de lei.

O art. 35 estabelece que os arts. 10, 13 e o Anexo do PL, que tratam do mandato para o SAF e para o diesel verde, terão vigência até 31 de dezembro de 2037.

E o art. 36 informa que a vigência da Lei se dará na data de sua publicação.

Na Exposição de Motivos ao PL nº 4516, de 2023, encaminhado pelo Poder Executivo e apensado ao Projeto de Lei que aqui relatamos, temos que o objetivo maior do Programa Combustível do Futuro é descarbonizar a matriz energética de transporte nacional, por meio da promoção do uso de biocombustíveis, inclusive para contribuir para o atendimento de compromissos assumidos pelo País no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima. Os aprimoramentos promovidos pela Câmara dos Deputados, por sua vez, conforme exposto pelo respectivo Relator, foram motivados pela necessidade de acelerar a redução de emissões de GEE e o desenvolvimento da economia nacional.

No Senado Federal, o PL nº 528, de 2020, foi encaminhado para exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura, onde fui designado Relator.

Foram realizadas quatro Audiências Públicas na CI e na Frente Parlamentar de Recursos Naturais e Energia a respeito do PL nº 528, de 2020, em 16 e 25 de abril, em 21 de maio e em 4 de junho de 2024. Ao todo, foram mais de 10 horas de debates, com mais de 30 expositores.

Na CI, foram apresentadas treze emendas, sendo que a Emenda nº 4 foi retirada.

A Emenda nº 1, do Senador Chico Rodrigues, busca garantir a oferta de gasolina com adição máxima de etanol anidro em percentual compatível com o funcionamento dos veículos que não estejam preparados para elevações acima de 27%, e de óleo diesel com adição máxima de biodiesel em percentual compatível com o funcionamento dos veículos que não estejam preparados para elevações acima de 15%.

A Emenda nº 2 foi apresentada pelo Senador Astronauta Marcos Pontes e determina que o Poder Executivo revise os limites de emissões veiculares estabelecidos pelo Programa de Controle de Emissões Veiculares (Proconve) para incorporar em sua metodologia de cálculo os efeitos ambientais do uso de biocombustíveis no conceito poço à roda, em harmonia com a política de ampliação do uso desses combustíveis e seu consequente impacto nas emissões.

A Emenda nº 3, do Senador Mecias de Jesus, visa adicionar ao PL a fixação do limite máximo do percentual de adição de etanol anidro na gasolina premium em 25%, valor vigente atualmente. A justificação do Senador é garantir a compatibilidade com a frota de veículos existente.

A Emenda nº 5, do Senador Cid Gomes, determina que os limites de emissões veiculares estabelecidos pelo Proconve deverão reconhecer e incorporar em sua metodologia de cálculo os efeitos ambientais do uso de biocombustíveis no conceito poço à roda, devendo estar harmonizados com a política de ampliação do uso desses combustíveis e seu consequente impacto nas emissões.

A Emenda nº 6, do Senador Carlos Viana, busca estabelecer como um dos objetivos do PNBio incentivar a fabricação, a comercialização, a aquisição e a utilização de veículos pesados e máquinas agrícolas e de outros veículos movidos a biometano.

A Emenda nº 7, do Senador Mecias de Jesus, visa suprimir o Programa Nacional de Diesel Verde do PL, sob o argumento de que esse biocombustível ainda apresenta desafios técnicos e logísticos significativos, e que seria prematura a imposição de uma participação obrigatória sem uma avaliação completa dos impactos ambientais, sociais e econômicos associados.

A Emenda nº 8, do Senador Laércio Oliveira, promove diversas alterações no Programa do Biometano, dentre elas: a consideração do mercado voluntário de biometano já existente como forma complementar de atingimento da meta de redução de GEE pelo setor de gás natural; a exclusão dos volumes de gás natural autoproduzido, autoimportado e aquele vendido ao segmento termelétrico da definição das metas de redução de emissões; e o condicionamento da emissão do CGOB à incorporação do atributo ambiental no inventário de gases de efeito estufa seguindo os padrões nacional e internacionais.

A Emenda nº 9, do Senador Fernando Farias, apresenta comando para que o Poder Executivo implemente mecanismos para garantir que os biocombustíveis fabricados a partir de matérias-primas produzidas pela agricultura familiar tenham participação prioritária assegurada.

A Emenda nº 10, apresentada pelo Senador Astronauta Marcos Pontes, busca direcionar 20% dos recursos aplicados pela indústria do

petróleo em Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I) para fontes renováveis de energia e bioprodutos.

A Emenda nº 11, apresentada pela Senadora Tereza Cristina, busca estabelecer que os produtores ou importadores de diesel serão os responsáveis pela mistura de diesel verde ao óleo diesel, e que o CNPE será o responsável pela definição da participação volumétrica mínima e do percentual de adição obrigatória de diesel verde.

A Emenda nº 12, apresentada pelo 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, consequentemente, manter a isenção de pagamento pelo custo das redes de transmissão e distribuição de energia até 2045.

Por fim, a Emenda nº 13, apresentada pelo Senador Beto Faro, cria alternativa ao pagamento de multa em caso de descumprimento das metas de redução de GEE relativas ao Programa de Biometano. Pela proposta, o infrator poderá realizar o pagamento do valor da multa, com desconto, ao Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT), administrado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), criado no âmbito da Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024, que instituiu o Programa MOVER. Pela proposta, o desconto seria estabelecido em regulamento e definido pelo Conselho Diretor do FNDIT.

II – ANÁLISE

Conforme o art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à CI opinar sobre questões relacionadas *a transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes e outros assuntos correlatos*. Portanto, há pertinência do objeto da proposição aos temas de competência desta Comissão. Isso posto, passamos à análise de constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade, adequação orçamentária e financeira, técnica legislativa e mérito do PL.

Quanto à constitucionalidade do PL nº 528, de 2020, não se verificam óbices do ponto de vista material ou formal, pois a União tem competência privativa para legislar sobre energia, transporte, jazidas, minas,

outros recursos minerais e metalurgia, conforme determina o art. 22, incisos IV, XI e XII da Constituição Federal (CF) e cabe, segundo o *caput* do art. 48 da CF, ao Congresso Nacional, mediante sanção do Presidente da República, dispor sobre as matérias que são de competência da União. Ademais, não se trata de matéria de competência privativa do Presidente da República para iniciar o processo legislativo, conforme define o art. 61, § 1º, combinado com o art. 84, inciso III, ambos da CF.

Quanto à juridicidade da proposição, existe inovação do ordenamento jurídico vigente, compatibilidade e alinhamento da norma com o ordenamento legal, bem como observação do atributo de generalidade. Além disso, a espécie normativa utilizada é adequada, pois a matéria não é reservada à lei complementar. A exceção a tal quesito é o art. 30 proposto no PL, que acrescenta o art. 61-A à Lei nº 9.478, de 1997, para autorizar a inclusão, no objeto social da Petrobrás, das “*atividades vinculadas à energia, bem como as atividades relacionadas à movimentação e estocagem de dióxido de carbono, à transição energética e economia de baixo carbono*”. Já existe, no entanto, autorização para a Petrobras incluir em seu objeto social as atividades vinculadas a energia, dada pelo art. 26 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002. Para sanar a referida injuridicidade, sem qualquer alteração de mérito, ao invés de alterar a proposta de texto para o art. 61-A, o ideal é revogar o art. 26 da Lei nº 10.438, de 2002, de forma que as matérias afetas à Petrobras fiquem consolidadas na Lei nº 9.478, de 1997, conforme recomenda o art. 13 da Lei Complementar nº 95, de 1998.

Em relação à adequação orçamentária e financeira, a proposição não cria despesa pública. Os arts. 23 e 24, que tratam da sistemática de tributação do ganho decorrente da alienação do CGOB, não geram perdas de receita para o setor público em relação à situação atual da tributação de ganhos obtidos com a alienação de ativos intangíveis.

Em termos de regimentalidade, o andamento da matéria está de acordo com o disposto no RISF. Quanto à técnica legislativa, conforme preceitua a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, recomendamos corrigir a referência contida no inciso VI do art. 29 do PL nº 528, de 2020, que deve apontar para o art. 26, e não para o art. 21.

Quanto ao mérito, o PL nº 528, de 2020, é extremamente oportuno para criar oportunidades de desenvolvimento para o Brasil dentro da nova economia do século XXI, por meio da descarbonização de setores de

alta intensidade de emissão de gases do efeito estufa, da transição energética, e da promoção de combustíveis modernos e aderentes ao acordo do clima.

Durante os meses de abril, maio e junho de 2024, tivemos a oportunidade de ouvir durante quatro Audiências Públicas que promovemos nesta Comissão de Serviços de Infraestrutura e na Frente Parlamentar de Recursos Naturais e Energia mais de 30 expositores de diversos segmentos da sociedade. Compareceram representantes do Governo Federal, da academia e de segmentos dos setores de combustíveis e de biocombustíveis, incluindo transporte, distribuição e consumo. Enfim, as audiências deram voz a todos os segmentos da sociedade afetados pela matéria ora em discussão. Agradecemos muito a cada um dos que nos brindaram com suas apresentações.

Pois bem, de forma objetiva, o projeto cria ou amplia adições obrigatórias dos seguintes combustíveis: (i) biodiesel; (ii) diesel verde; (iii) álcool etílico anidro; (iv) SAF (neste caso, o mandato é para redução das emissões de GEE, podendo ser admitidos meios alternativos para o cumprimento da meta de redução); e (v) biometano (neste caso também, o mandato é para redução das emissões de GEE pelo setor de gás natural, mas por meio da adição de biometano). Além disso, regulamenta as atividades da indústria de captura e estocagem geológica de CO₂ e busca promover a integração entre o RenovaBio, o Programa MOVER, e o PBEV.

O PL nº 528, de 2020, irá incentivar o crescimento da indústria relacionada aos combustíveis renováveis, principalmente na área de transportes, beneficiando produtores de etanol, biodiesel, diesel verde, biometano, SAF, além de toda a cadeia produtiva a montante, especialmente o setor agrícola, fonte de insumos para os biocombustíveis. A proposição se preocupa em trazer previsibilidade e segurança para os investimentos necessários no setor agrícola e de biocombustíveis, bem como no setor automotivo, que poderá se preparar adequadamente ao novo cenário que se vislumbra.

Em termos sociais, a proposição irá contribuir com a redução da emissão de gases de efeito estufa e, com isso, mitigar o aquecimento global, beneficiando toda a sociedade, em linha com os compromissos assumidos pelo Brasil no âmbito do Acordo de Paris. Trata-se de tema urgente e que deve ser foco permanente das discussões aqui no Congresso Nacional, em vista dos efeitos deletérios das mudanças climáticas em nosso país e que, recentemente, castigaram o Estado do Rio Grande do Sul.

O Brasil é o sexto¹ maior emissor global de gases de efeito estufa. O setor de transporte é responsável por pouco mais de 9% do total de emissões do país, mas representa quase metade das emissões antrópicas. No mundo, o setor de transporte responde por 16,2% do total de emissões². Nesse contexto, o setor de biocombustíveis brasileiro tem potencial de contribuir para a descarbonização do mundo, trazendo também desenvolvimento e gerando emprego e renda para o nosso País.

Não se ignora o fato de que a concessão de incentivos a setores econômicos pode gerar impactos no preço final dos produtos. Diversos expositores que participaram das Audiência Públicas deixaram clara essa preocupação. Observa-se, por outro lado, que tais incentivos são de necessidade vital ao crescimento de setores ainda incipientes, notadamente no âmbito da almejada transição energética mundial. Ciente dessa situação, o PL em análise, sabidamente, confere ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) a tarefa de sopesar os custos e os benefícios para cada caso, em vista do cenário econômico e produtivo aplicável, como veremos adiante.

Atualmente, a gasolina comercializada ao consumidor final no país possui 27% de álcool anidro, e o óleo diesel possui 14% de biodiesel, com previsão de incremento para 15% a partir de 1º de março de 2025. Tanto no caso da adição de álcool anidro à gasolina, quanto de biodiesel ao óleo diesel, a elevação dos percentuais de adição, em relação ao que já está previsto atualmente, somente poderá ser levada a efeito após constatada sua viabilidade técnica.

Destaca-se que esse foi um aprimoramento bastante saudável promovido pela Câmara dos Deputados após ouvir o clamor dos setores preocupados com a compatibilidade dos motores, especialmente aqueles movidos à óleo diesel, com a perspectiva de aumento da adição de biodiesel. Quanto a esse aspecto, foram apresentadas as Emenda nº 1 e 3, que buscam resguardar o pleno funcionamento de veículos que eventualmente não estejam preparados para a elevação nos percentuais de biocombustíveis. Friso, no entanto, que a elevação dos percentuais de adição obrigatória de biocombustíveis deverá ser precedida de análise da viabilidade técnica pelo Poder Executivo. Avalio que a oferta de mais de uma variedade de um mesmo combustível pode lançar uma sombra sobre PL e tornar ineficaz a indução do desenvolvimento do setor de biocombustíveis rumo a transição energética no

¹ Disponível em: <https://energiaambiente.org.br/wp-content/uploads/2024/01/SEEG-RELATORIO-ANALITICO-11.pdf>. Acesso em 20 de junho de 2024.

² Disponível em: <https://ourworldindata.org/ghg-emissions-by-sector>. Acesso em 20 de junho de 2024.

País. No entanto, sensível às preocupações nos nobres Senadores, penso que o Senado Federal pode contribuir nesse aspecto e consignar que as análises de viabilidade técnica não poderão ser feitas a portas fechadas, mas deverão contar com ampla participação dos atores interessados, conforme emendas que apresento ao final do voto.

Em relação ao diesel verde, trata-se de produto substituto do diesel fóssil, sem óbices ou problemas no motor (atributo chamado de “*drop-in*”), mas ainda não produzido no Brasil. A primeira biorrefinaria de diesel verde está sendo construída em Manaus e tem previsão para início de operação em 2025. Conforme proposto no PL, o CNPE vai definir, a cada ano, qual deve ser a participação mínima obrigatória de diesel verde em relação ao óleo diesel de forma agregada em todo o território nacional. Essa definição deverá observar as condições de oferta desse biocombustível, incluindo a disponibilidade de matéria-prima, a capacidade, localização da produção nacional, além do impacto no preço final do combustível ao consumidor.

A respeito do diesel verde, foram oferecidas as Emendas nº 7 e 11. Com relação à Emenda nº 7º, comungo as preocupações do nobre Senador, especialmente em relação ao impacto no preço do óleo diesel ao consumidor final. No entanto, destaco que o projeto traz consigo salvaguardas importantes nesse aspecto, como a previsão de que o CNPE deverá observar o impacto no preço final ao consumidor quando for definir a participação obrigatória de diesel verde na matriz do óleo diesel. Assim, não acolho essa emenda.

Quanto à Emenda nº 11, que trata da definição dos produtores e importadores de óleo diesel como responsáveis pela mistura do diesel verde ao óleo diesel, julgo bastante oportuna. O trabalho e esforço de fiscalização relativa ao cumprimento da Lei será facilitado por essa sugestão da nobre Senadora, tendo em vista o número reduzido de produtores e importadores em comparação à quantidade de distribuidores de combustíveis. Em vista de outras alterações a serem promovidas nos mesmos dispositivos tratados pela Emenda nº 11, a acolho parcialmente na forma das emendas que proponho ao final do voto.

Com relação ao combustível sustentável de aviação, conhecido como SAF, o PL vem contribuir com a descarbonização do setor de transporte aéreo, com metas de redução de emissões a partir de 2027. Mundialmente, esse setor já se organizou e estabeleceu meta própria de descarbonização,

chamada de CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*), aplicável a voos internacionais. De acordo com o CORSIA, a partir de 2027, toda emissão superior aos níveis verificados em 2020 deve ser compensada. Nessa perspectiva, o PL, além de incentivar a descarbonização da aviação no Brasil, irá contribuir para o cumprimento das metas internacionais pelas empresas de aviação que operam no País. Nesse ponto, penso não haver razões para que a “aviação não regular” em nosso país, como são designados os serviços de táxi aéreo, não sejam contemplados pelo PL Combustível do Futuro. Todos podem, e devem, contribuir para a descarbonização do setor aéreo.

Conforme proposto no PL, as obrigações de adição de diesel verde ao óleo diesel e de redução de emissões do setor aéreo por meio de SAF terão vigência até 31 de dezembro de 2037. Penso que não há garantia de que esse prazo seja suficiente para o planejamento, o desenvolvimento e a implantação de novas indústrias que promovam competitividade a esses biocombustíveis. Além disso, a definição em lei de término do incentivo pode, por si só, minuar o próprio incentivo que se pretende. O ideal é que a política pública seja reavaliada pelo Congresso Nacional quando houver indicação de que seus incentivos já não sejam mais necessários ou oportunos ou, ainda, caso não sejam suficientes. Assim, proponho emendas ao projeto para que não haja previsão de que tais políticas cessem em 2037.

Relativamente ao biometano, o PL prevê a criação de um programa com metas anuais de redução de emissões de gases de efeito estufa no mercado de gás natural, a serem definidas pelo CNPE. As metas deverão ser cumpridas por meio da participação do biometano no consumo de gás natural. Trata-se de tema objeto de bastante controvérsia do âmbito da tramitação do PL na Câmara dos Deputados, mas que logrou chegar a bom termo. A aflição da indústria produtora de gás natural, bem como dos setores consumidores, era de que a falta do biocombustível e o impacto no preço do gás natural ao consumidor final pudessem debilitar o mercado de gás natural, que encontra dificuldades de crescer mesmo depois da promulgação da Nova Lei do Gás, Lei nº 14.134, de 2021.

Para compor as expectativas dos setores envolvidos, a Câmara flexibilizou a trajetória de adição de biometano ao gás natural e facultou ao CNPE reduzir as metas por motivo justificado de interesse público ou quando o volume de produção de biometano impossibilitar o seu cumprimento. Além disso, na definição das metas, o CNPE deverá observar a proteção dos

interesses do consumidor quanto ao preço do gás natural e seu impacto na competitividade da indústria nacional.

Avaliamos que esta é uma das matérias mais importantes do PL do Combustível do Futuro, e, sendo assim, o Senado Federal não pode ignorar o que diversos expositores nos trouxeram nas Audiências Públicas promovidas nessa comissão. A maior preocupação, sem dúvida nenhuma, refere-se ao impacto que a política para o biometano poderá causar no preço do gás natural, principalmente quando utilizado como matéria-prima na indústria.

Quanto a esse ponto, destacamos que, na audiência pública da Frente Parlamentar de Recursos Naturais e Energia sobre o PL Combustível do Futuro, o representante do Ministério de Minas e Energia informou que o impacto relativo à meta de 1% de redução de emissões será de 0,47% no preço do gás natural. Penso que não é objetivo da política para o biometano prejudicar o desenvolvimento saudável do mercado de gás natural, uma vez que dele será dependente e que compartilham o mesmo mercado consumidor.

A respeito da nova política para o biometano, a Emenda nº 8 trouxe diversas sugestões de aprimoramento. Avaliamos que, no intuito de evoluir relativamente ao tema e contribuir para o desenvolvimento do mercado de biometano juntamente com o de gás natural, algumas dessas sugestões são extremamente oportunas.

A primeira delas seria o dever de realização de Análise de Impacto Regulatório pelo CNPE previamente à definição da meta de redução de GEE pelo mercado de gás natural. De outro modo, definir tais metas sem uma avaliação ampla de seus efeitos no setor seria, no mínimo, imprudente. Sob essa mesma perspectiva, acrescento aprimoramento para facultar ao CNPE reduzir as metas não apenas quando o volume de produção de biometano impossibilitar que tais metas sejam cumpridas, mas também quando o seu cumprimento se tornar um fardo para a indústria consumidora de gás natural.

A segunda sugestão que acolho é para definir de forma mais clara qual será a base para o cálculo da meta de redução de emissões. Da forma como está redigida a política, e considerando as operações realizadas no mercado de gás natural, há margem para que ocorra dupla contagem do volume comercializado na hora da definição da meta.

Outra sugestão que julgo meritória trata da própria previsibilidade de demanda que o PL busca oferecer ao setor de biometano. A meta a ser estabelecida será dependente do volume de oferta de gás natural de origem nacional ou importada. Essa oferta, no entanto, pode ser bastante variável, a depender da necessidade de utilização de gás natural pelas usinas termelétricas do país. Apenas para se ter uma ideia, nos anos de 2019, 2020, 2022 e 2023, a demanda total de gás natural variou entre 63 e 77 milhões de m³/dia. Já no ano de 2021, ano de crise hídrica, a demanda total foi de 94 milhões de m³/dia, 33% a mais do que a média dos outros anos. Avalio que tal nível de volatilidade não é salutar para um mercado, como o de biometano, que busca previsibilidade de demanda para sustentar novos investimento. Assim, aproveito parte da sugestão apresentada na Emenda nº 8 para excetuar da base de cálculo da meta de redução de GEE o consumo flexível de gás natural das usinas termelétricas do Sistema Interligado Nacional.

Uma última sugestão contida na Emenda nº 8 que é de bom alvitre acatar diz respeito à emissão do CGOB. Essa emissão, conforme sugerido, não deve considerar a queima de biometano em *flares* ou a ventilação.

Pensamos que esses aprimoramentos trazem maior previsibilidade ao desenvolvimento do setor de biometano e maior segurança do setor de gás natural. Assim, acolho parcialmente a Emenda nº 8, na forma das emendas que proponho ao final do Voto.

Os demais pontos trazidos pela Emenda nº 8 dizem respeito à instrumentos alternativos de descarbonização, ao mercado voluntário de comércio de biometano já existente, à exclusão dos volumes autoproduzidos e autoimportados de gás natural da base de cálculo da meta, e ao CGOB. Quanto aos três primeiros aspectos, avalio que podem conduzir à definição pelo CNPE de metas muito singelas e que não terão o potencial de induzir novos investimentos em biometano. Já em relação aos condicionantes propostos para a emissão do CGOB, penso que a regulamentação desse certificado pelo Poder Executivo será o melhor momento para esse tipo de definição. Estabelecer na Lei que o CGOB deverá seguir os padrões nacionais e internacionais pode despi-lo da flexibilidade necessária para a transição energética brasileira. De toda forma, enfatizo que, conforme previsão do Poder Executivo, a estimativa de impacto é de 0,47% no preço do gás natural caso a meta seja de redução de 1% das emissões de GEE. Além disso, será facultado ao CNPE reduzir a meta caso seu cumprimento seja excessivamente oneroso à indústria consumidora.

O PL nº 528, de 2020, também visa regulamentar a atividade de estocagem geológica de CO₂, conhecida pela sigla CCS (do inglês *Carbon Capture and Storage*), importante aliada na transição energética e que pode beneficiar especialmente o setor de produção de etanol. Quando combinada com o CCS, a cadeia de valor do etanol pode se tornar negativa em termos de emissão de carbono, ou seja, irá absorver CO₂ ao invés de emití-lo.

Quanto a esse tema, discutimos recentemente nesta Comissão de Serviços de Infraestrutura o Projeto de Lei nº 1425, de 2022, que buscava de forma pormenorizada trazer à legislação pátria um arcabouço jurídico-legal para a captura permanente de carbono.

A proposta que faço, dado que já havíamos aprovado no Senado Federal proposta similar, é aprimorar a proposta remetida pela Câmara dos Deputados, incorporando mecanismos do PL nº 1425, de 2022, quais sejam: definição de que a utilização do subsolo nacional, bem da União, ocorra por meio de contrato específico que proteja, ao mesmo tempo, os empreendedores e o País; processo competitivo para cessão do bem da União; e mecanismo de responsabilidade de longo prazo, com período mínimo de vinte anos de monitoramento após o fim da injeção de CO₂ na formação geológica.

Passo a analisar adiante as demais emendas apresentadas perante essa Comissão.

Quanto às Emendas nº 2 e 5, as julgo extremamente oportunas, pois buscam incentivar ainda mais a redução das emissões de GEE por veículos automotores. O Proconve cuida da emissão de poluentes pelos veículos, visando a promoção do desenvolvimento tecnológico automotivo. Assim, integrar o Proconve aos objetivos do PL Combustível do Futuro para incorporar àquele programa os efeitos ambientais do uso de biocombustíveis no conceito poço à roda, nos parece um caminho natural. Ademais, destaco que o Programa MOVER visa estabelecer requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos produzidos no País e para a importação de veículos novos no que diz respeito à eficiência energética veicular no ciclo do tanque à roda e à emissão de CO₂ (eficiência energético-ambiental) no ciclo do poço à roda. Em razão disso, resolvemos acolher o mérito das Emendas nº 2 e 5, na forma da Emenda nº 5, tendo em vista que elas se diferenciam apenas em sua redação.

Quanto à Emenda nº 6, que trata dos incentivos à fabricação, à comercialização, à aquisição e à utilização de veículos pesados e máquinas

agrícolas e de outros veículos movidos à biometano, ela jogou luz sobre um importante ajuste a ser feito no texto do PL. O biometano nada mais é do que a denominação dada ao metano proveniente de fontes renováveis. Assim, motores compatíveis com metano também são, por certo, com biometano. Com o intuito de evitar interpretações indevidas aos dispositivos da proposição, proponho ajustar o texto do inciso II do art. 16 de modo alternativo ao proposto pela Emenda nº 6, mas mantendo o intuito original.

Quanto à Emenda nº 9, me alinho aos seus propósitos. A promoção da agricultura familiar é um fim extremamente nobre a ser perseguido por quaisquer políticas relativas a biocombustíveis no Brasil, tendo em vista nosso potencial de produção. Com vistas a trazer maior dinamicidade a proposta, acolho essa emenda na forma de outra que apresento.

Em relação à Emenda nº 10, para melhor entendimento relativo ao tema, trago o panorama de investimentos realizados pela indústria de óleo e gás em pesquisa, desenvolvimento e inovação (PD&I) de biocombustíveis. Em 2021, foram investidos R\$ 85 milhões, conforme dados da ANP. Em 2022, R\$ 129 milhões. Em 2023, R\$ 327,6 milhões. Em 2024, até o momento, R\$ 253 milhões. Extrapolando para todo o ano de 2024, podemos estimar mais de R\$ 500 milhões a serem investidos. Já a Empresa de Pesquisa Energética, a EPE, fez um levantamento mais abrangente no âmbito do estudo sobre "O papel do Setor de Petróleo e Gás Natural na Transição Energética", e concluiu que, em 2022, 24% dos recursos de PD&I dessa indústria foram destinados a tecnologias não ligadas aos combustíveis fósseis, tais como hidrogênio, células a combustível, energias renováveis, armazenamento, eficiência energética e outras. Vejam que o montante investido pelo setor em novas energias é crescente. E é natural que isso esteja ocorrendo, em vista do movimento mundial em prol da redução da emissão de GEE. As empresas têm buscado diversificar seus parques industriais em vista das incertezas a respeito da demanda por combustíveis fósseis nas próximas décadas. Nesse cenário de contínuo e crescente volume de investimentos aplicados em biocombustíveis, avalio que o melhor caminho é deixar a alocação dos recursos relativos a PD&I permaneça sendo feita de forma otimizada pelos próprios agentes. Assim, não acolho a Emenda nº 10.

Quanto à Emenda nº 12, entendo não ser oportuna sua aprovação, em vista dos efeitos que ela pode provocar de aumento dos subsídios e consequentemente aumento das tarifas de energia elétrica de todo País, em contrapartida ao estímulo a uma fonte de energia que já está plenamente

desenvolvida. Além disso, não há pertinência temática com o tema do projeto de lei.

Por fim, quanto à Emenda nº 13, a reputamos muito oportuna como forma de prover mais recursos para programas e projetos de desenvolvimento industrial, científico e tecnológico, por meio do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT), criado pela Lei nº 14.902, de 2024, que instituiu o Programa MOVER. Destacamos que este importante Programa ladeia o PL Combustível do Futuro no sentido de descarbonizar a matriz de transportes brasileira, promovendo os biocombustíveis e aprimorando a eficiência energética dos motores. Pelo texto proposto, será facultado àqueles que descumprirem as metas de redução de GEE no âmbito do Programa do Biometano aportar o valor referente à respectiva multa no FNDIT, com desconto a ser definido em regulamento. Fazemos apenas uma ressalva quanto ao texto para suprimir o parágrafo 4º proposto pela Emenda, facultando ao regulamento a forma de definição do desconto a ser aplicado. Além disso, merece reparo o § 3º da Emenda para fazer referência ao § 2º e não ao § 1º.

III – VOTO

Pelo exposto, opinamos pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa, com ajuste, do PL nº 528, de 2020, e das emendas apresentadas, e, no mérito, votamos pela **aprovação** do PL nº 528, de 2020, com as emendas a seguir, pela **aprovação** da Emenda nº 5, pela **aprovação parcial** das Emendas nº 6, 8, 9, 11 e 13 na forma das emendas apresentadas adiante, e pela **rejeição** das demais emendas.

EMENDA Nº - CI

(ao PL nº 528, de 2020)

Acrescente-se os incisos II-1 e X-1 ao art. 2º do Projeto de Lei nº 528, de 2020, nos termos a seguir:

“Art. 2º:
.....

II-1 – Bloco de Armazenamento: parte de uma bacia sedimentar, formada por um prisma vertical de profundidade indeterminada, com superfície poligonal definida pelas coordenadas geográficas de seus vértices, em que são desenvolvidas atividades de armazenamento;

.....

X-1 – Contrato de Permissão para Estocagem de CO₂: contrato administrativo celebrado entre operador de estocagem geológica de dióxido de carbono e União para atividade econômica de injeção e estocagem permanente de CO₂ em reservatórios geológicos de Bloco de Armazenamento em território sob jurisdição brasileira;

EMENDA Nº - CI
(ao PL nº 528, de 2020)

Dê-se nova redação ao inciso XVI do art. 2º do Projeto de Lei nº 528, de 2020, nos termos a seguir:

“**Art. 2º**

.....

XVI – operador aéreo: empresa constituída que explora ou se propõe a explorar aeronaves para prestação dos serviços públicos de transporte aéreo regular e não regular;

EMENDA Nº - CI
(ao PL nº 528, de 2020)

Dê-se nova redação ao art. 10 do Projeto de Lei nº 528, de 2020, nos termos a seguir:

“**Art. 10.** Os operadores aéreos ficam obrigados a reduzir as emissões de GEE em suas operações domésticas por meio do uso de SAF, conforme os seguintes percentuais mínimos de redução:

- I – 1% (um por cento), a partir de 1º de janeiro de 2027;
- II – 2% (dois por cento), a partir de 1º de janeiro de 2029;
- III – 3% (três por cento), a partir de 1º de janeiro de 2030;
- IV – 4% (quatro por cento), a partir de 1º de janeiro de 2031;
- V – 5% (cinco por cento), a partir de 1º de janeiro de 2032;
- VI – 6% (seis por cento), a partir de 1º de janeiro de 2033;
- VII – 7% (sete por cento), a partir de 1º de janeiro de 2034;
- VIII – 8% (oito por cento), a partir de 1º de janeiro de 2035;
- IX – 9% (nove por cento), a partir de 1º de janeiro de 2036; e
- X – 10% (dez por cento), a partir de 1º de janeiro de 2037.

.....

§ 3º O CNPE poderá alterar os percentuais de que trata o *caput* deste artigo, a qualquer tempo, por motivo justificado de interesse público, e, após a normalização das condições que motivaram a alteração, os referidos percentuais serão reestabelecidos.

.....”

EMENDA Nº - CI (ao PL nº 528, de 2020)

2020: Dê-se a seguinte redação ao art. 13 do Projeto de Lei nº 528, de

“**Art. 13.** O CNPE estabelecerá, a cada ano, a participação volumétrica mínima obrigatória de diesel verde, produzido a partir de matérias-primas exclusivamente derivadas de biomassa renovável, em relação ao diesel comercializado ao consumidor final, de forma agregada no território nacional, cuja adição será de responsabilidade dos produtores e importadores de óleo diesel devidamente autorizados pela ANP.

.....”

EMENDA Nº - CI (ao PL nº 528, de 2020)

Dê-se ao inciso II do caput do art. 16 do Projeto de Lei nº 528, de 2020, a seguinte redação:

“**Art. 16.**

.....

II – incentivar a fabricação, a comercialização, a aquisição e a utilização de veículos pesados e máquinas agrícolas e de outros veículos movidos a metano, bem como a conversão de veículos movidos a outros combustíveis para metano e a substituição de motor a diesel usado em veículo por motor novo movido a metano homologado pelos órgãos certificadores;

.....”

EMENDA Nº - CI

(ao PL nº 528, de 2020)

Dê-se nova redação aos arts. 17 e 19 do Projeto de Lei nº 528, de 2020, nos termos a seguir:

“**Art. 17.**

.....

§ 2º O CNPE poderá, excepcionalmente, alterar o percentual anual de redução de emissões de GEE, inclusive para valor inferior a 1% (um por cento), por motivo justificado de interesse público ou quando o volume de produção de biometano impossibilitar ou onerar excessivamente o cumprimento da meta, e deverá reestabelecer esse valor após a normalização das condições que motivaram a sua alteração.

.....

§ 4º Na determinação da meta anual compulsória de redução de emissões de GEE no mercado de gás natural, o CNPE deverá realizar análise de impacto regulatório, conforme disposto na Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, observando:

.....

§ 7º Para fins da definição da meta disposta no *caput* será considerada a oferta de gás natural oriunda de produção nacional e importação, excetuando-se os volumes referentes ao consumo flexível de usinas termelétricas conectadas ao Sistema Interligado Nacional.”

“**Art. 19.** O CGOB será emitido ao produtor ou ao importador de biometano que atender individualmente aos parâmetros definidos em regulamento, condicionado a oferta do referido biometano no mercado nacional, incluído o consumo próprio, excluída a queima em *flares* ou a ventilação.”

EMENDA Nº - CI
(ao PL nº 528, de 2020)

Acrescente-se os §§ 2º e 3º ao art. 25 do Projeto de Lei nº 528, de 2020, com a seguinte redação:

“**Art. 25.**.....:

.....

§ 2º Por opção do autuado a multa aplicada conforme estabelecido no caput poderá ser convertida em depósito no Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico - FNDIT, administrado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, em valor a ela equivalente, com desconto estabelecido em regulamento.

§ 3º Para efeito do disposto no § 2º, o depósito dos recursos no FNDIT deverá ser feito pelo infrator e seguirá o padrão de encargos da multa original.”

EMENDA Nº - CI
(ao PL nº 528, de 2020)

Dê-se a seguinte redação ao art. 26 do Projeto de Lei nº 528, de 2020:

“**Art. 26.** A atividade econômica da indústria de estocagem geológica de dióxido de carbono e das etapas de captura e transporte por meio de dutos serão disciplinadas por esta lei e pela regulação da ANP.

§ 1º Para a finalidade de que trata o *caput*, a ANP disciplinará a captura de CO₂ proveniente de fontes estacionárias diversas, incluindo captura direta, e o transporte por meio de dutos.

§ 2º As atividades de que trata o § 1º serão realizadas mediante autorização da ANP.

§ 3º As atividades de armazenamento permanente de que trata o *caput* serão exercidas mediante Contrato de Permissão para Estocagem de CO₂ para exploração de reservatórios geológicos em Bloco de Armazenamento.

§ 4º O contrato de que trata o § 3º terá prazo de até 30 anos, prorrogável por igual período na hipótese do cumprimento dos condicionantes nele estabelecidos e das diretrizes do CNPE.

§ 5º Não está sujeita ao disposto no *caput* a atividade de injeção e armazenamento de dióxido de carbono para fins de recuperação avançada de hidrocarbonetos de reservatório geológico sob contrato para exploração e produção de hidrocarbonetos sob regime de concessão, de partilha de produção e de cessão onerosa.

§ 6º A ANP editará normas sobre a habilitação dos interessados para:

I – o exercício das atividades de que trata o *caput*;

II – as condições para a autorização;

III – as condicionantes para o Contrato de Permissão para Estocagem de CO₂; e

IV – a transferência da titularidade.

§ 7º As atividades a que se refere o *caput*, incluindo o descomissionamento, o encerramento da infraestrutura de injeção de dióxido de carbono e o monitoramento pós fechamento, serão reguladas e fiscalizadas pela ANP, de acordo com as diretrizes do CNPE.

§ 8º Na hipótese de impossibilidade de desenvolvimento simultâneo da estocagem de que trata o *caput* em Bloco de Armazenamento e das atividades de exploração e produção de hidrocarbonetos e de mineração objeto de contrato ou autorização celebrado anteriormente, será deliberada, pelo Ministro de Estado de Minas e Energia, quanto ao uso prioritário, ouvidas as partes interessadas.

§ 9º O exercício das atividades de que trata o *caput* ocorrerão por conta e risco do interessado.”

EMENDA Nº - CI
(ao PL nº 528, de 2020)

Dê-se ao § 1º do art. 28 do Projeto de Lei nº 528, de 2020, a seguinte redação:

“**Art. 28.**

§ 1º O operador de estocagem geológica de dióxido de carbono terá o contrato de que trata o art. 26 revogado no caso de descumprimento de normas estabelecidas pela ANP.

.....”

EMENDA Nº - CI

(ao PL nº 528, de 2020)

Dê-se a seguinte redação ao art. 29 do Projeto de Lei nº 528, de 2020, com nova redação ao inciso IV e acréscimo do parágrafo único, que segue:

“**Art. 29.**

.....

IV – manter em banco de dados, por tempo determinado pela ANP, registros devidamente validados por profissional competente de todos os relatórios emitidos relacionados à operação de armazenamento permanente de dióxido de carbono, inclusive os componentes do plano de monitoramento e do plano de contingência;

.....

VII -

Parágrafo único. O certificado de crédito de carbono de que trata a alínea c do inciso V deste artigo poderá ser objeto de contrato de longo prazo, conforme regulamento.”

EMENDA Nº - CI (REDAÇÃO)

(ao PL nº 528, de 2020)

Dê-se a seguinte redação ao inciso VI do art. 29 do Projeto de Lei nº 528, de 2020:

“Art. 29.

VI – realizar o monitoramento das atividades de que trata o *caput* do art. 26 desta Lei conforme o disposto no regulamento;

.....”

EMENDA Nº - CI

(ao PL nº 528, de 2020)

Acrescente-se ao Capítulo VI do Projeto de Lei nº 528, de 2020, os seguintes arts. 29-1 e 29-2:

“Art. 29-1. O operador da atividade de injeção de CO₂ poderá requerer Bloco de Armazenamento para fins Contrato de Permissão para Estocagem de CO₂ por meio de empresa constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, individualmente ou em consórcio.

§ 1º O requerimento de que trata o *caput* deverá ser encaminhado à ANP, nos termos da regulamentação, contendo o mínimo de:

I – indicação do operador, na hipótese de constituição de consórcio, responsável pela condução das atividades de operação da infraestrutura de injeção, sem prejuízo da responsabilidade solidária dos demais consorciados;

II – bloco pleiteado para o armazenamento;

III – comprovação de regularidade fiscal, jurídica, de qualificação técnica e econômico-financeira para suportar a atividade;

IV – plano de operação para desenvolvimento da atividade;

V – plano de monitoramento para o período de realização da atividade de armazenamento de CO₂;

VI – plano de contingência, nos termos da regulamentação;

VII – garantias financeiras compatíveis com os ônus e riscos envolvidos;

VIII – documentos comprobatórios de capacidade de armazenamento do Bloco de Armazenamento, caso necessário.

§ 2º Comprovadas a capacidade econômico-financeira, a viabilidade técnica, e as demais obrigações estabelecidas pela ANP, o Bloco de Armazenamento objeto de requerimento de contrato será submetido a processo de chamamento público para manifestação de interesse de demais agentes.

§ 3º Após 15 (quinze) dias do processo de que trata o § 2º, caso não haja outro interessado, será celebrado Contrato de Permissão para Estocagem de CO₂ entre a União e o requerente de que trata o § 1º.

§ 4º Caso haja mais de um interessado no Bloco de Armazenamento, na hipótese de inviabilidade de compatibilização da demanda entre os requerentes, a ANP deverá priorizar propostas mais vantajosas de:

I – capacidade de remoção de CO₂;

II – capacidade de descarbonização de suas atividades;

III – demais critérios a serem estabelecidos pelo CNPE, inclusive financeiros.

Art. 29-2. As atividades de monitoramento e gestão do armazenamento permanente de CO₂ deverão ser mantidas por período que contemple toda vigência do Contrato de Permissão para Estocagem de CO₂, e, no mínimo, 20 (vinte) anos após a cessação permanente da atividade, em conformidade com o Planos de Monitoramento e de Contingência.

§ 1º O operador de estocagem geológica de dióxido de carbono deve manter inventário de injeção atualizado de CO₂, identificando a quantidade e origem do CO₂ injetado durante todo o período de vigência do Contrato de Permissão para Estocagem de CO₂.

§ 2º A ANP deverá estabelecer os condicionantes necessários para a transferência de ativos sob monitoramento definitivo à União, após o período de que trata o *caput*.

§ 3º A ANP poderá reduzir o período de monitoramento de que trata o *caput* por até 10 (dez) anos caso sejam atendidos requisitos que garantam estabilidade do CO₂ injetado na formação geológica, conforme regulamento.”

EMENDA Nº - CI
(ao PL nº 528, de 2020)

Dê-se nova redação ao § 1º do art. 9º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, na forma proposta pelo art. 32 do Projeto; e ao § 2º do art. 1º da Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, na forma proposta pelo art. 33 do Projeto, nos termos a seguir:

“Art. 32

‘Art. 9º

§ 1º O Poder Executivo poderá reduzir o percentual referido no *caput* deste artigo até o limite de 22% (vinte e dois por cento), ou elevá-lo a 35% (trinta e cinco por cento), desde que constatada a sua viabilidade técnica, assegurada a participação de interessados no processo, na forma do regulamento.

.....’ (NR)”

“Art. 33

‘Art. 1º

§ 2º Poderá ser estabelecido percentual obrigatório de adição de biodiesel superior a 15% (quinze por cento) desde que constatada sua viabilidade técnica, assegurada a participação de interessados no processo na forma do regulamento.

.....’ (NR)”

EMENDA Nº - CI

(ao PL nº 528, de 2020)

Acrescente-se ao Capítulo VII do Projeto de Lei nº 528, de 2020, o seguinte art. 33-1:

“Art. 33-1. O Poder Executivo poderá estabelecer mecanismos para incentivar a participação de matérias-primas produzidas pela agricultura familiar na produção dos biocombustíveis de que trata esta Lei.”

EMENDA Nº - CI

(ao PL nº 528, de 2020)

Dê-se ao art. 34 do PL nº 528, de 2020, a seguinte redação:

“**Art. 34.** Ficam revogados:

I – os arts. 1º-A e 1º-B da Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014; e

II – o art. 26 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002.”

EMENDA Nº - CI
(ao PL nº 528, de 2020)

Suprima-se o art. 35 e o Anexo do Projeto de Lei nº 528, de 2020.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

Ao relatório apresentado perante a COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 528, de 2020, do Deputado Jerônimo Goergen, que *dispõe sobre a promoção da mobilidade sustentável de baixo carbono e a captura e a estocagem geológica de dióxido de carbono; institui o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), o Programa Nacional de Diesel Verde (PNDV) e o Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano; e altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, 9.847, de 26 de outubro de 1999, 8.723, de 28 de outubro de 1993, e 13.033, de 24 de setembro de 2014.*

Relator: Senador **VENEZIANO VITAL DO RÊGO**

I – RELATÓRIO

Trazemos a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) uma Complementação de Voto ao Projeto de Lei (PL) nº 528, de 2020, denominado PL do Combustível do Futuro.

Esta complementação refere-se às quatorze emendas apresentadas após a leitura do relatório ocorrida na 23ª Reunião Extraordinária da CI, realizada em 20 de agosto de 2024.

As Emendas nº 14 e 16, apresentadas pelos Senadores Zequinha Marinho e Otto Alencar, respectivamente, visam suprimir o § 7º do art. 17 do PL nº 528, de 2020, fruto de emenda proposta por este Relator no Relatório apresentado dia 20 de agosto de 2024. De fato, o que pretendem as emendas é que os volumes referentes ao consumo flexível de usinas termelétricas

conectadas ao Sistema Interligado Nacional sejam contabilizados para a definição da meta de redução de gases de efeitos estufa (GEE) pelo setor de gás natural.

As Emendas nº 15 e 20, apresentadas pelos ilustres Senadores Zequinha Marinho e Astronauta Marcos Pontes, respectivamente, visam acrescentar dispositivo ao PL definindo que o volume de biometano utilizado para queima em *flares* ou ventilação não fará jus ao Certificado de Garantia de Origem de Biometano (CJOB). Depreende-se também, das justificativas apresentadas, que as almejam restaurar a redação original do *caput* do art. 19 do PL, cuja alteração foi proposta por este Relator no Relatório apresentado dia 20 de agosto de 2024. O objeto dessa restauração seria deixar para o regulamento a definição integral dos parâmetros para emissão do CJOB e vedar a emissão deste certificado para o autoconsumo de biometano.

As Emendas nº 17, 18 e 19 foram apresentadas pelo Senador Esperidião Amin. A Emenda nº 17 visa aprimorar o texto do art. 16, inciso II, do PL, para incluir o termo “gás natural veicular” como combustível de veículos e motores cuja fabricação o PL almeja incentivar. A Emenda nº 18 intenta suprimir a atividade de captura de dióxido de carbono da regulação da ANP. E a Emenda nº 19 busca garantir prioridade nos direitos de injeção de CO₂ aos titulares de contratos de concessão e partilha de produção de hidrocarbonetos e de concessão de lavra mineral nas áreas objeto de tais contratos.

A Emenda nº 21, apresentada pela Senadora Augusta Brito, tem os seguintes objetivos: i) atribuir ao CNPE a tarefa de regulamentar a adição de percentual mínimo de hidrogênio verde na composição do SAF e na produção do diesel verde; ii) possibilitar que o diesel verde seja utilizado para cumprimento da mistura obrigatória de biodiesel ao óleo diesel; e iii) estabelecer como objetivo do programa relativo ao biometano o incentivo a substituição de motores a diesel por motores a hidrogênio verde.

As Emendas nº 22 e 23, apresentadas pelos nobres Senadores Laércio Oliveira e Jorge Kajuru visam garantir que, previamente à majoração dos adicionais de álcool etílico à gasolina e de biodiesel ao óleo diesel, seja constatada a viabilidade mecânica e laboratorial dos biocombustíveis.

As Emendas nº 24 e 25 foram apresentadas pelo Senador Confúcio Moura. A Emenda nº 24 visa substituir o termo “transporte” por “movimentação” para harmonizar o texto às normas vigentes sobre o tema, e

suprimir dispositivo que poderia gerar insegurança aos projetos de produção de hidrocarbonetos que reinjetam CO₂ para aumentar a produção de petróleo. Já a Emenda nº 25 busca facultar ao Poder Executivo estabelecer em regulamento a responsabilidade pela mistura do diesel verde ao óleo diesel, tendo em vista a natureza técnica da matéria.

A Emenda nº 26, apresentada pelo Senador Weverton, faculta ao CNPE a extensão do sistema de rastreamento previsto pelo PL Combustível do Futuro para os combustíveis do ciclo diesel para as demais fontes de energia tratadas na Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.

E a Emenda nº 27, apresentada pelo Senador Esperidião Amim, visa possibilitar que a parcela renovável do coprocessamento de biomassa renovável na produção de diesel seja considerada para fins de atendimento à participação volumétrica mínima relativa ao diesel verde.

II – ANÁLISE

Passo a analisar adiante as emendas apresentadas após a leitura do Relatório perante essa Comissão no dia 20 de agosto de 2024.

Quanto às Emendas nº 14 e 16, elas visam suprimir dispositivo que almejamos acrescentar ao PL nº 528, de 2020, por emenda de relator. Em termos de técnica legislativa e regimentalidade, portanto, não é possível aprovar tais emendas. Quanto ao mérito, proponho solução diversa, mas equivalente, e que, ao nosso ver, levará o tema a bom termo.

Em anos com baixa disponibilidade hídrica no âmbito do Setor Elétrico, o País precisa recorrer à energia elétrica gerada pelo seu parque de usinas termelétricas, muitas delas a gás natural. Essa situação pode resultar na majoração pontual da meta por motivos conjunturais, impondo aos produtores e importadores de gás natural a necessidade momentânea de compra de mais biometano e CGOB.

Do ponto de vista do produtor e importador de gás natural, a incerteza em relação ao volume de biometano ou CGOB a ser adquirido no futuro pode levar ao aumento no preço de venda do gás natural, pois tal incerteza será, naturalmente, precificada, em prejuízo aos consumidores, por suposto.

Assim, com o fim de tornar mais previsível a demanda por biometano e CGOB, tanto para os produtores de biometano quanto para os produtores e importadores de gás natural, proponho, conforme emenda deste relator, que seja considerada a média decenal de oferta de gás natural oriunda de produção nacional e importação na definição da meta relacionada ao biometano, o que inclui o consumo flexível das usinas termelétricas. A título de exemplo, essa média verificada para anos recentes, tendo como referência janelas decenais relativas aos anos de 2010 a 2023, conduz a montantes que variam entre 81 e 85 milhões de m³ por dia de gás natural, ou seja, uma volatilidade bastante reduzida para a finalidade a que se destina, a implementação de uma política voltada para o biometano.

Quanto às Emendas nº 15 e 20, elas relevam a preocupação legítima de que a emissão de CGOB lastreado no autoconsumo de biometano pode não ser rastreável. O texto que apresentamos no dia 20 de agosto poderia levar ao entendimento de que o autoconsumo faria jus à emissão do CGOB em qualquer hipótese. Nesse sentido, é bastante salutar restaurar o texto original do *caput* do art. 19 do PL, conforme propõe essas emendas. Por outro lado, ressalto que não há vedação a tal emissão de CGOB no texto original do projeto, tampouco nas emendas apresentadas. Os arts. 19 e 20 do PL estabelecem que a regulamentação do CGOB deverá garantir a rastreabilidade do certificado. Ou seja, somente será possível a emissão do certificado ao biometano autoconsumido caso seja possível garantir a rastreabilidade do CGOB. Por outro lado, nos casos em que a rastreabilidade não seja possível, ou não seja implementada pelo produtor ou pelo produtor-consumidor de biometano, não haverá emissão de CGOB.

Quanto à Emenda nº 17, entendemos que seus efeitos foram contemplados em emenda proposta no relatório apresentado no dia 20 de agosto de 2024. Conforme definição da ANP, o GNV é a “*denominação do combustível gasoso, tipicamente proveniente do gás natural ou biometano, ou da mistura de ambos, destinado ao uso veicular e cujo componente principal é o metano, observadas as especificações estabelecidas pela ANP*”. Ou seja, quando o inciso II do art. 16 do PL se refere a veículos movidos a metano, conforme emenda apresentada no relatório, trata-se, de forma genérica, de veículos movidos a gás natural ou biometano, pois ambos têm como componente principal o metano. O biometano é o nome dado ao metano proveniente de fontes renováveis.

Quanto à Emenda nº 18, entendemos que a regulação a ser realizada pela ANP trará homogeneidade a todos os elos da cadeia, ou seja, da

captura ao armazenamento, trazendo ganhos significativos quanto aos custos de transação. Atualmente, a captura é regulada caso a caso, projeto a projeto, sendo uma sistemática deveras custosa para os empreendedores, especialmente tendo como perspectiva projetos de escala compatível com metas setoriais de descarbonização no Brasil, futuramente. Dessa forma, a retirada da supervisão da ANP da etapa de captura não parece ser a solução. Por isso, mantemos a proposta do PL. Ao se ter uma parametrização única, na ANP, reduz-se a discricionariedade, e colabora-se para concretude dos preceitos previstos no art. 225 da Constituição Federal, que trata do direito ao meio ambiente equilibrado, preservando para as gerações presentes e futuras.

Em relação à Emenda nº 19, optamos pela manutenção da proposta que apresentamos. Os aperfeiçoamentos propostos no relatório são aderentes ao direito pátrio quanto à gestão do subsolo nacional como bem da União, assim como o tratamento igualitário, sem direito de prioritário, aos diversos agentes que busquem realizar a atividade de CCS no território nacional. Dessa forma, não se pode estabelecer prioridade em acesso ao subsolo pelo simples motivo de já estarem realizando outra atividade. A garantia de que sejam ouvidos os agentes antes da outorga da área de CCS é suficiente para que se permita o uso múltiplo da formação geológica de forma harmônica e eficiente, não obstante que os próprios titulares em operação nas atividades de petróleo e mineração solicitem acesso para fins de CCS.

Quanto à Emenda nº 21, avaliamos que grande parte dos seus propósitos já está abarcada de alguma forma pelo relatório que apresentamos relativamente ao PL Combustível do Futuro.

Relativamente ao SAF, a ANP deverá estabelecer os valores das emissões totais equivalentes por unidade de energia computados no ciclo do poço à queima de cada rota tecnológica de produção de SAF, para fins de contabilizar a descarbonização em face do querosene de aviação fóssil. Dessa forma, naturalmente, há incentivo à utilização de hidrogênio verde na produção de SAF, pois, nesse caso, o biocombustível resultante terá potencial de redução de emissões maior, agregando mais valor ao produto.

No caso do diesel verde, há, no âmbito do Programa RenovaBio, incentivos para descarbonização de todo o processo de produção. Quanto menor a emissão de GEE durante o ciclo de vida do biocombustível, maior será a Nota de Eficiência Energético-Ambiental atribuída à sua rota de produção, e maior será o valor agregado a esse biocombustível. Dessa forma, poderá haver incentivos à utilização de hidrogênio verde no processo de produção do diesel

verde, na medida que isso reduzirá a emissão de GEE no ciclo de vida desse biocombustível.

Além disso, estabelecer a necessidade de utilização de hidrogênio verde pode levar à exclusão de rotas de produção de biocombustíveis que não necessitem de adição de hidrogênio ao processo.

No tocante à possibilidade de que o diesel verde possa ser utilizado para fins de cumprimento dos percentuais de mistura do biodiesel no óleo diesel, penso que não há razão para tanto. Caso, no futuro, verifiquemos que os incentivos ao desenvolvimento do diesel verde ficaram aquém do adequado, o parlamento poderá se debruçar novamente sobre o tema e propor novas soluções. Estabelecer, de partida, essa possibilidade, poderá prejudicar a previsibilidade que almejamos para a indústria do biodiesel, bem como a uniformização da especificação do óleo diesel comercializado em todo o território nacional.

Quanto à alteração dos objetivos do programa relativo ao biometano para contemplar o incentivo à substituição de motores a diesel por motores a hidrogênio verde, avaliamos não haver aderência temática, pois não há no projeto dispositivo que fomente diretamente o hidrogênio verde para fazer frente a tal objetivo. Destacamos, no entanto, a recente publicação da Lei nº 14.948, de 2024, tratando do hidrogênio verde, bem como o Projeto de Lei nº 3027, de 2024, em discussão pelo Plenário do Senado Federal, que estabelece incentivos a essa novel indústria, e que entendemos ser o fórum ideal para os debates a esse respeito. Os incentivos dispostos nesses diplomas também irão, certamente, impulsionar o uso do hidrogênio verde como combustível na matriz de transportes.

Quanto às Emendas nº 22 e 23, compartilho com a preocupação dos nobres Senadores quanto à qualidade dos biocombustíveis a serem comercializados no País. Nesse ponto, ressalto o aprimoramento promovido no PL Combustível do Futuro pela Câmara dos Deputados, em que foi aperfeiçoado para previsão de que a majoração dos percentuais de álcool etílico anidro à gasolina e de biodiesel ao óleo diesel mineral deve ser precedida da constatação de viabilidade técnica. Aqui no Senado Federal, propusemos que fosse assegurada a participação de interessados nesse processo de validação. Trazer maiores detalhamentos para dentro do corpo da Lei, como propõe as emendas, poderá robustecer o processo de desenvolvimento dos biocombustíveis, ao mesmo tempo que garante mais segurança aos

consumidores brasileiros. Assim, avalio meritório acatá-las, na forma da Emenda nº 22.

Quanto à Emenda nº 24, a julgamos bastante oportuna, para que não haja dúvida quanto ao processo de recuperação avançada de hidrocarbonetos e a atividade de CCS poderem ser realizados concomitantemente. Quanto à intercambialidade do termo “transporte” para “movimentação” de CO₂, termo já utilizado em outras normas, avaliamos como salutar para possibilitar a adequada regulação do tema pela ANP. Tendo em vista que a Emenda tratou de suprimir dispositivo oferecido em emenda apresentada no relatório lido na CI em 20 de agosto de 2024, acolho a Emenda nº 24 na forma das novas emendas que apresento ao final deste relatório.

Quanto à Emenda nº 25, em reanálise da matéria, nos parece salutar que o Poder Executivo, no âmbito da regulamentação afeta ao diesel verde, avalie qual será a etapa da cadeia de produção e distribuição de combustíveis mais adequada para a realização da mistura de diesel verde ao óleo diesel. Nos parece que, sopesando custos e benefícios, pode haver otimização em termos logísticos no estabelecimento da mistura no elo de distribuição de combustíveis. De toda forma, caberá ao Poder Executivo tal definição, da forma mais eficiente. Por consequência, ao acatar a Emenda nº 25, nos resta a rejeição da Emenda nº 11.

Quanto à Emenda nº 26, creio que ela tem o potencial de garantir mais qualidade aos combustíveis distribuídos no País, além de contribuir para a descarbonização do setor de transportes. A previsão que consta no PL Combustível do Futuro é de criação do sistema de rastreabilidade para os combustíveis do ciclo diesel. Com o acatamento dessa Emenda, o CNPE poderá estender a aplicação desse sistema para os demais combustíveis, visando o cumprimento de diversos objetivos da Política Energética Nacional, tais como proteger os interesses do consumidor quanto a preço, qualidade e oferta dos produtos, proteger o meio ambiente, promover a conservação de energia e mitigar as emissões de gases causadores de efeito estufa e de poluentes nos setores de energia e de transportes.

Por fim, relativamente ao diesel coprocessado, tratado pela Emenda nº 27, avaliamos que não é oportuno incluí-lo no programa relativo ao diesel verde.

O PL Combustível do Futuro busca incentivar o desenvolvimento de novas indústrias de biocombustíveis, dentre os quais o diesel verde e o SAF,

combustível sustentável de aviação. São indústrias nascentes, ainda sem operação comercial no Brasil. A principal rota de produção em desenvolvimento para o diesel verde no mundo é chamada de HVO (hidrotratamento de óleos vegetais, em inglês). No caso do SAF, a principal rota de produção é chamada de HEFA (hidroprocessamento de ésteres e ácidos graxos, em inglês). Há, no entanto, bastante sinergia entre esses combustíveis, pois a produção de SAF pela rota HEFA conduz também a produção de diesel verde. O percentual de produção de SAF pela rota HEFA é da ordem de 55%, enquanto o diesel verde chega a 36%, seguidos de outros subprodutos. Dessa forma, a estrutura de capital para a implantação de unidades de produção de SAF irá, necessariamente, passar pela análise do mercado de ambos os biocombustíveis. Caso o diesel verde não seja adequadamente valorado, as futuras plantas de produção pela rota HEFA deverão ter a totalidade da sua remuneração advinda do SAF ou poderão não se viabilizar.

O diesel coprocessado, por sua vez, ocorre por meio da inserção de matéria prima não fóssil à unidade de hidrotratamento (HDT), a qual é adaptada ou modificada para que possa receber carga de matéria prima de fonte renovável, como óleo vegetal, juntamente com a carga comum, fóssil, dentro da refinaria, produzindo óleo diesel com conteúdo renovável.

Atualmente, a Petrobras já produz diesel coprocessado, batizado de Diesel R5, com 5% de parcela renovável. Ao fim de 2023, a capacidade instalada para produção de Diesel R5 pela Petrobras era de 59 mil barris por dia, cuja parcela renovável equivaleria a 0,26% do consumo anual de óleo diesel.

Observa-se que, considerando apenas a capacidade já instalada pela Petrobras, quase 10% do limite do mandato relativo ao diesel verde já estaria suprido. Considerando que é razoável que os percentuais de participação de diesel verde sejam definidos pelo CNPE em patamares incrementais ao longo dos anos até atingir o limite de 3%, a capacidade de produção de diesel coprocessado já instalada pela Petrobras poderá ser suficiente para cobrir a maior parte do mandato nos primeiros anos.

Forçoso, portanto, concluir que a inclusão do diesel coprocessado no PL Combustível do Futuro poderá pressionar a produção relativa ao diesel verde, fragilizando os incentivos que se pretende estabelecer. O programa que se busca construir relativamente ao SAF também poderá ser coberto de incertezas, pois sua principal rota de produção, a HEFA, depende de um mercado de diesel verde saudável para se viabilizar.

Cabe salientar que a comparação entre coprocessado e o diesel verde pode figurar como injusta em termos de implementação de política pública de biocombustíveis, uma vez que os custos de implantação de uma planta dedicada da rota HEFA para produção de SAF e diesel verde são significativamente maiores do que as adaptações necessárias da planta de HDT para coprocessamento de biomassa, e acarretaria competição desleal entre produtos supostamente similares.

Por esses motivos, avaliamos que não é oportuno contemplar o diesel coprocessado no mandato relativo ao diesel verde, sob risco de comprometer o desenvolvimento da indústria deste último, além de ter efeitos deletérios para o programa relativo ao SAF.

III – VOTO

Pelo exposto, opinamos pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa do PL nº 528, de 2020, e das emendas apresentadas, com as ressalvas feitas neste relatório, e, no mérito, votamos pela **aprovação** do PL nº 528, de 2020, com as emendas a seguir, pela **aprovação** da Emenda nº 25, pela **aprovação** das Emendas nº 15 e 20 na forma da Emenda nº 15, pela **aprovação** das Emendas nº 22 e 23 na forma da Emenda nº 22, pela **aprovação** das Emendas nº 5, 24 e 26 na forma das emendas apresentadas adiante, pela **aprovação parcial** das Emendas nº 6, 8, 9, 13, 14, 16 e 17 na forma das emendas apresentadas adiante, e pela **rejeição** das demais emendas.

EMENDA Nº - CI (ao PL nº 528, de 2020)

Dê-se nova redação ao inciso IV do caput do art. 1º e ao caput do art. 4º do Projeto, nos termos a seguir:

“Art. 1º
.....

IV – integra iniciativas e medidas adotadas no âmbito da Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), do Programa Mobilidade Verde e Inovação (Programa Mover), do Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV) e do Programa de Controle de Emissões Veiculares (Proconve).”

“**Art. 4º** As iniciativas e as medidas adotadas no âmbito do RenovaBio, do Programa Mover, do PBEV e do Proconve deverão ocorrer de forma integrada a fim de promover a mobilidade sustentável de baixo carbono.

.....”

EMENDA Nº - CI

(ao PL nº 528, de 2020)

Acrescente-se os incisos II-1 e X-1 ao art. 2º do Projeto de Lei nº 528, de 2020, nos termos a seguir:

“**Art. 2º**

.....

II-1 – Bloco de Armazenamento: parte de uma bacia sedimentar, formada por um prisma vertical de profundidade indeterminada, com superfície poligonal definida pelas coordenadas geográficas de seus vértices, em que são desenvolvidas atividades de armazenamento;

.....

X-1 – Contrato de Permissão para Estocagem de CO₂: contrato administrativo celebrado entre operador de estocagem geológica de dióxido de carbono e União para atividade econômica de injeção e estocagem permanente de CO₂ em reservatórios geológicos de Bloco de Armazenamento em território sob jurisdição brasileira;

.....”

EMENDA Nº - CI

(ao PL nº 528, de 2020)

Dê-se nova redação ao inciso XVI do art. 2º do Projeto de Lei nº 528, de 2020, nos termos a seguir:

“**Art. 2º**.....:

XVI – operador aéreo: empresa constituída que explora ou se propõe a explorar aeronaves para prestação dos serviços de transporte aéreo regular e não regular;

.....”

EMENDA Nº - CI

(ao PL nº 528, de 2020)

Dê-se nova redação ao art. 10 do Projeto de Lei nº 528, de 2020, nos termos a seguir:

“**Art. 10.** Os operadores aéreos ficam obrigados a reduzir as emissões de GEE em suas operações domésticas por meio do uso de SAF, conforme os seguintes percentuais mínimos de redução:

- I – 1% (um por cento), a partir de 1º de janeiro de 2027;
- II – 2% (dois por cento), a partir de 1º de janeiro de 2029;
- III – 3% (três por cento), a partir de 1º de janeiro de 2030;
- IV – 4% (quatro por cento), a partir de 1º de janeiro de 2031;
- V – 5% (cinco por cento), a partir de 1º de janeiro de 2032;
- VI – 6% (seis por cento), a partir de 1º de janeiro de 2033;
- VII – 7% (sete por cento), a partir de 1º de janeiro de 2034;
- VIII – 8% (oito por cento), a partir de 1º de janeiro de 2035;
- IX – 9% (nove por cento), a partir de 1º de janeiro de 2036; e
- X – 10% (dez por cento), a partir de 1º de janeiro de 2037.

.....

§ 3º O CNPE poderá alterar os percentuais de que trata o *caput* deste artigo, a qualquer tempo, por motivo justificado de interesse público, e, após a normalização das condições que motivaram a alteração, os referidos percentuais serão reestabelecidos.

.....”

EMENDA Nº - CI
(ao PL nº 528, de 2020)

Dê-se ao inciso II do caput do art. 16 do Projeto de Lei nº 528, de 2020, a seguinte redação:

“**Art. 16.**

II – incentivar a fabricação, a comercialização, a aquisição e a utilização de veículos pesados e máquinas agrícolas e de outros veículos movidos a metano, bem como a conversão de veículos movidos a outros combustíveis para metano e a substituição de motor a diesel usado em veículo por motor novo movido a metano homologado pelos órgãos certificadores;

.....”

EMENDA Nº - CI
(ao PL nº 528, de 2020)

Dê-se nova redação ao art. 17 do Projeto de Lei nº 528, de 2020, nos termos a seguir:

“**Art. 17.**

§ 2º O CNPE poderá, excepcionalmente, alterar o percentual anual de redução de emissões de GEE, inclusive para valor inferior a 1% (um por cento), por motivo justificado de interesse público ou quando o volume de produção de biometano impossibilitar ou onerar excessivamente o cumprimento da meta, e deverá reestabelecer esse valor após a normalização das condições que motivaram a sua alteração.

.....

§ 4º Na determinação da meta anual compulsória de redução de emissões de GEE no mercado de gás natural, o CNPE deverá realizar

análise de impacto regulatório, conforme disposto na Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, observando:

.....

§ 7º Para fins da definição da meta disposta no *caput* será considerada a média decenal de oferta de gás natural oriunda de produção nacional e importação.”

EMENDA Nº - CI (ao PL nº 528, de 2020)

Acrescente-se os §§ 2º e 3º ao art. 25 do Projeto de Lei nº 528, de 2020, com a seguinte redação:

“**Art. 25.**.....:

.....

§ 2º Por opção do autuado a multa aplicada conforme estabelecido no *caput* poderá ser convertida em depósito no Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT), administrado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), em valor a ela equivalente, com desconto estabelecido em regulamento.

§ 3º Para efeito do disposto no § 2º, o depósito dos recursos no FNDIT deverá ser feito pelo infrator e seguirá o padrão de encargos da multa original.”

EMENDA Nº - CI (ao PL nº 528, de 2020)

Dê-se a seguinte redação ao art. 26 do Projeto de Lei nº 528, de 2020:

“**Art. 26.** A atividade econômica da indústria de estocagem geológica de dióxido de carbono e das etapas de captura e

movimentação por meio de dutos serão disciplinadas por esta lei e pela regulação da ANP.

§ 1º Para a finalidade de que trata o *caput*, a ANP disciplinará a captura de CO₂ proveniente de fontes estacionárias diversas, incluindo captura direta, e a movimentação por meio de dutos.

§ 2º As atividades de que trata o § 1º serão realizadas mediante autorização da ANP.

§ 3º As atividades de armazenamento permanente de que trata o *caput* serão exercidas mediante Contrato de Permissão para Estocagem de CO₂ para exploração de reservatórios geológicos em Bloco de Armazenamento.

§ 4º O contrato de que trata o § 3º terá prazo de até 30 anos, prorrogável por igual período na hipótese do cumprimento dos condicionantes nele estabelecidos e das diretrizes do CNPE.

§ 5º A ANP editará normas sobre a habilitação dos interessados para:

I – o exercício das atividades de que trata o *caput*;

II – as condições para a autorização;

III – as condicionantes para o Contrato de Permissão para Estocagem de CO₂; e

IV – a transferência da titularidade.

§ 6º As atividades a que se refere o *caput*, incluindo o descomissionamento, o encerramento da infraestrutura de injeção de dióxido de carbono e o monitoramento pós fechamento, serão reguladas e fiscalizadas pela ANP, de acordo com as diretrizes do CNPE.

§ 7º Na hipótese de impossibilidade de desenvolvimento simultâneo da estocagem de que trata o *caput* em Bloco de Armazenamento e das atividades de exploração e produção de hidrocarbonetos e de mineração objeto de contrato ou autorização celebrado anteriormente, será deliberada quanto ao uso prioritário pelo Ministro de Estado de Minas e Energia ouvidas as partes interessadas.

§ 8º O exercício das atividades de que trata o *caput* ocorrerão por conta e risco do interessado.”

EMENDA Nº - CI

(ao PL nº 528, de 2020)

Dê-se ao § 1º do art. 28 do Projeto de Lei nº 528, de 2020, a seguinte redação:

“**Art. 28.**

§ 1º O operador de estocagem geológica de dióxido de carbono terá o contrato de que trata o art. 26 revogado no caso de descumprimento de normas estabelecidas pela ANP.

.....”

EMENDA Nº - CI

(ao PL nº 528, de 2020)

Dê-se a seguinte redação ao art. 29 do Projeto de Lei nº 528, de 2020, com nova redação ao inciso IV e acréscimo do parágrafo único, que segue:

“**Art. 29.**

.....

IV – manter em banco de dados, por tempo determinado pela ANP, registros devidamente validados por profissional competente de todos os relatórios emitidos relacionados à operação de armazenamento permanente de dióxido de carbono, inclusive os componentes do plano de monitoramento e do plano de contingência;

.....

VII -

Parágrafo único. O certificado de crédito de carbono de que trata a alínea c do inciso V deste artigo poderá ser objeto de contrato de longo prazo, conforme regulamento.”

EMENDA Nº - CI (REDAÇÃO)

(ao PL nº 528, de 2020)

Dê-se a seguinte redação ao inciso VI do art. 29 do Projeto de Lei nº 528, de 2020:

“Art. 29.

VI – realizar o monitoramento das atividades de que trata o *caput* do art. 26 desta Lei conforme o disposto no regulamento;

.....”

EMENDA Nº - CI

(ao PL nº 528, de 2020)

Acrescente-se ao Capítulo VI do Projeto de Lei nº 528, de 2020, os seguintes arts. 29-1 e 29-2:

“Art. 29-1. O operador da atividade de injeção de CO₂ poderá requerer Bloco de Armazenamento para fins Contrato de Permissão para Estocagem de CO₂ por meio de empresa constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, individualmente ou em consórcio.

§ 1º O requerimento de que trata o *caput* deverá ser encaminhado à ANP, nos termos da regulamentação, contendo o mínimo de:

I – indicação do operador, na hipótese de constituição de consórcio, responsável pela condução das atividades de operação da infraestrutura de injeção, sem prejuízo da responsabilidade solidária dos demais consorciados;

II – bloco pleiteado para o armazenamento;

III – comprovação de regularidade fiscal, jurídica, de qualificação técnica e econômico-financeira para suportar a atividade;

IV – plano de operação para desenvolvimento da atividade;

V – plano de monitoramento para o período de realização da atividade de armazenamento de CO₂;

VI – plano de contingência, nos termos da regulamentação;

VII – garantias financeiras compatíveis com os ônus e riscos envolvidos;

VIII – documentos comprobatórios de capacidade de armazenamento do Bloco de Armazenamento, caso necessário.

§ 2º Comprovadas a capacidade econômico-financeira, a viabilidade técnica, e as demais obrigações estabelecidas pela ANP, o Bloco de Armazenamento objeto de requerimento de contrato será submetido a processo de chamamento público para manifestação de interesse de demais agentes.

§ 3º Após 15 (quinze) dias do processo de que trata o § 2º, caso não haja outro interessado, será celebrado Contrato de Permissão para Estocagem de CO₂ entre a União e o requerente de que trata o § 1º.

§ 4º Caso haja mais de um interessado no Bloco de Armazenamento, na hipótese de inviabilidade de compatibilização da demanda entre os requerentes, a ANP deverá priorizar propostas mais vantajosas de:

I – capacidade de remoção de CO₂;

II – capacidade de descarbonização de suas atividades;

III – demais critérios a serem estabelecidos pelo CNPE, inclusive financeiros.

Art. 29-2. As atividades de monitoramento e gestão do armazenamento permanente de CO₂ deverão ser mantidas por período que contemple toda vigência do Contrato de Permissão para Estocagem de CO₂, e, no mínimo, 20 (vinte) anos após a cessação permanente da atividade, em conformidade com o Planos de Monitoramento e de Contingência.

§ 1º O operador de estocagem geológica de dióxido de carbono deve manter inventário de injeção atualizado de CO₂, identificando a quantidade e origem do CO₂ injetado durante todo o período de vigência do Contrato de Permissão para Estocagem de CO₂.

§ 2º A ANP deverá estabelecer os condicionantes necessários para a transferência de ativos sob monitoramento definitivo à União, após o período de que trata o *caput*.

§ 3º A ANP poderá reduzir o período de monitoramento de que trata o *caput* por até 10 (dez) anos caso sejam atendidos requisitos que garantam estabilidade do CO₂ injetado na formação geológica, conforme regulamento.”

EMENDA Nº - CI
(ao PL nº 528, de 2020)

Acrescente-se o § 4º ao art. 2º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, na forma do art. 30 do Projeto de Lei nº 528, de 2020:

“**Art. 30**

.....

‘**Art. 2º**

.....

§ 4º Com vistas ao cumprimento dos objetivos de que tratam os incisos III, IV e XVIII do art. 1º, o CNPE poderá estender a aplicação do sistema de rastreabilidade de que trata o § 3º do art. 1º da Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, para as demais fontes de energia de que trata esta Lei.’ (NR)

.....”

EMENDA Nº - CI (ao PL nº 528, de 2020)

Acrescente-se ao Capítulo VII do Projeto de Lei nº 528, de 2020, o seguinte art. 33-1:

“**Art. 33-1.** O Poder Executivo poderá estabelecer mecanismos para incentivar a participação de matérias-primas produzidas pela agricultura familiar na produção dos biocombustíveis de que trata esta Lei.”

EMENDA Nº - CI (ao PL nº 528, de 2020)

Acrescente-se ao Capítulo VII do Projeto de Lei nº 528, de 2020, o seguinte art. 33-2:

“**Art. 33-2.** O art. 11 da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

‘Art. 11.’

Parágrafo único. Os limites de emissões veiculares estabelecidos pelo Proconve deverão reconhecer e incorporar em sua metodologia de cálculo os efeitos ambientais do uso de biocombustíveis no conceito do poço à roda, devendo estar harmonizados com a política de ampliação do uso desses combustíveis e seu consequente impacto nas emissões.’ (NR)”

EMENDA Nº - CI
(ao PL nº 528, de 2020)

Dê-se ao art. 34 do PL nº 528, de 2020, a seguinte redação:

“Art. 34. Ficam revogados:

I – os arts. 1º-A e 1º-B da Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014; e

II – o art. 26 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002.”

EMENDA Nº - CI
(ao PL nº 528, de 2020)

Suprima-se o art. 35 e o Anexo do Projeto de Lei nº 528, de 2020.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

**Relatório de Registro de Presença****24ª, Extraordinária****Comissão de Serviços de Infraestrutura**

Bloco Parlamentar Democracia (MDB, UNIÃO)		
TITULARES		SUPLENTE
JAYME CAMPOS	PRESENTE	1. ANDRÉ AMARAL
SORAYA THRONICKE		2. ALAN RICK
RODRIGO CUNHA	PRESENTE	3. JADER BARBALHO
EDUARDO BRAGA		4. FERNANDO FARIAS
VENEZIANO VITAL DO RÊGO	PRESENTE	5. MARCELO CASTRO
CONFÚCIO MOURA	PRESENTE	6. ZEQUINHA MARINHO
CARLOS VIANA		7. CID GOMES
WEVERTON		8. ALESSANDRO VIEIRA
MARCOS ROGÉRIO		9. RANDOLFE RODRIGUES

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PT, PSD)		
TITULARES		SUPLENTE
DANIELLA RIBEIRO		1. IRAJÁ
VANDERLAN CARDOSO		2. SÉRGIO PETECÃO
LUCAS BARRETO	PRESENTE	3. MARGARETH BUZETTI
OTTO ALENCAR	PRESENTE	4. OMAR AZIZ
AUGUSTA BRITO		5. HUMBERTO COSTA
TERESA LEITÃO	PRESENTE	6. ROGÉRIO CARVALHO
BETO FARO	PRESENTE	7. FABIANO CONTARATO
CHICO RODRIGUES		8. JORGE KAJURU

Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)		
TITULARES		SUPLENTE
ROSANA MARTINELLI		1. JAIME BAGATTOLI
WILDER MORAIS		2. JORGE SEIF
EDUARDO GOMES		3. ASTRONAUTA MARCOS PONTES

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

Não Membros Presentes

PROFESSORA DORINHA SEABRA
ANGELO CORONEL
ZENAIDE MAIA
NELSINHO TRAD
PAULO PAIM

DECISÃO DA COMISSÃO

(PL 528/2020)

REUNIDA A COMISSÃO NESSA DATA, É LIDA A COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO E ACOLHIDA PELO RELATOR, SENADOR VENEZIANO VITAL DO RÊGO, A EMENDA Nº 22, DO SENADOR LAÉRCIO OLIVEIRA. O RELATÓRIO É APROVADO, PASSANDO A CONSTITUIR PARECER DA CI PELA APROVAÇÃO DO PROJETO E DAS EMENDAS Nº 15, 22, 25 E DAS EMENDAS DO RELATOR (EMENDAS Nº 28 A 44), COM ACOLHIMENTO DAS EMENDAS Nº 5, 20, 23, 24 E 26, ACOLHIMENTO PARCIAL DAS EMENDAS Nº 6, 8, 9, 13, 14, 16 E 17, E REJEIÇÃO DAS DEMAIS EMENDAS.

É APROVADO REQUERIMENTO DE URGÊNCIA PARA O PL 528/2020, DE AUTORIA DO SENADOR BETO FARO (REQUERIMENTO Nº 88/2024-CI).

03 de setembro de 2024

Senador Confúcio Moura

Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 528, DE 2020

Dispõe sobre a promoção da mobilidade sustentável de baixo carbono e a captura e a estocagem geológica de dióxido de carbono; institui o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), o Programa Nacional de Diesel Verde (PNDV) e o Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano; e altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, 9.847, de 26 de outubro de 1999, 8.723, de 28 de outubro de 1993, e 13.033, de 24 de setembro de 2014.

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=1862689&filename=PL-528-2020



[Página da matéria](#)

Dispõe sobre a promoção da mobilidade sustentável de baixo carbono e a captura e a estocagem geológica de dióxido de carbono; institui o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), o Programa Nacional de Diesel Verde (PNDV) e o Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano; e altera as Leis n°s 9.478, de 6 de agosto de 1997, 9.847, de 26 de outubro de 1999, 8.723, de 28 de outubro de 1993, e 13.033, de 24 de setembro de 2014.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei:

I - institui o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), o Programa Nacional de Diesel Verde (PNDV) e o Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano;

II - altera os limites máximo e mínimo do teor de mistura de etanol anidro à gasolina C comercializada ao consumidor final e do teor de mistura de biodiesel ao diesel comercializado ao consumidor final;

III - dispõe sobre a regulamentação e a fiscalização das atividades de captura e de estocagem geológica de dióxido de carbono e de produção e comercialização dos combustíveis sintéticos;

IV - integra iniciativas e medidas adotadas no âmbito da Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), do

Programa Mobilidade Verde e Inovação (Programa Mover) e do Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV).

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

I - agente certificador de origem: organismo ou empresa credenciada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para realizar a certificação do produtor de biometano com vistas à emissão do Certificado de Garantia de Origem de Biometano (CJOB);

II - avaliação do ciclo de vida: metodologia abrangente e padronizada internacionalmente para quantificar todas as emissões de gases de efeito estufa (GEE) e o consumo de energia de produto ou serviço, incorporados todos os recursos relevantes consumidos e os impactos gerados até a utilização do produto ou serviço produzido;

III - captura de dióxido de carbono: processo físico-químico ou biológico de remoção de dióxido de carbono da atmosfera e de fontes estacionárias de emissão;

IV - Certificado de Garantia de Origem de Biometano (CJOB): certificado de rastreabilidade lastreado em volume de biometano produzido e comercializado pelo produtor de biocombustível, emitido por agente certificador de origem credenciado pela ANP, que atesta as características do processo produtivo e que deve incluir, pelo menos, a origem do insumo para produção do biometano e a localização da produção, além de outros itens dispostos em regulamento;

V - ciclo de vida: estágios consecutivos e encadeados de um sistema de produto usado para a mobilidade, desde a produção da matéria-prima ou de sua geração a partir de recursos naturais até sua disposição final;

VI - ciclo do poço à queima: ciclo de vida que contabiliza as emissões de GEE oriundas dos processos de cultivo e extração de recursos e da produção dos combustíveis líquidos ou gasosos ou da energia elétrica, sua distribuição e utilização em aeronaves;

VII - ciclo do poço à roda: ciclo de vida que contabiliza as emissões de GEE oriundas dos processos de cultivo e extração de recursos e da produção dos combustíveis líquidos ou gasosos ou da energia elétrica, sua distribuição e utilização em veículos leves e pesados de passageiros e comerciais;

VIII - ciclo do berço ao túmulo: ciclo de vida que considera as emissões de GEE incorporadas no ciclo do poço à roda, acrescidas daquelas geradas desde a extração de recursos e na fabricação de autopeças, na montagem e no descarte dos veículos leves e pesados de passageiros e comerciais;

IX - ciclo do tanque à roda: ciclo de vida que contabiliza consumo energético envolvido no uso de veículos leves e pesados dentro de um ciclo de uso padronizado;

X - consumo energético: relação entre a energia medida no ciclo do tanque à roda despendida para deslocar um veículo por uma distância definida, expressa em megajoule por quilômetro (MJ/km) para veículos leves ou em megajoule por tonelada transportada por quilômetro (MJ/t.km) para veículos pesados;

XI - emissão de CO₂e no ciclo do poço à roda veicular: relação entre a quantidade de GEE medidos em CO₂e no ciclo do poço à roda emitida por um veículo ao se deslocar por uma

distância de 1 km (um quilômetro), expressa em gramas de dióxido de carbono equivalente por quilômetro (gCO₂e/km);

XII - estocagem geológica de dióxido de carbono: processo de injeção de dióxido de carbono em reservatórios geológicos;

XIII - dióxido de carbono equivalente (CO₂e): GEE expressos na base de gás carbônico equivalente;

XIV - gases de efeito estufa (GEE): constituintes gasosos, naturais ou antrópicos, que absorvem e reemitem radiação infravermelha na atmosfera e colaboram para o aumento da temperatura média global;

XV - Intensidade de Carbono da Fonte de Energia (ICE): relação entre a emissão de GEE, com base em avaliação do ciclo de vida, computada no processo produtivo do combustível ou fonte energética e seu uso, expressa em gramas de dióxido de carbono equivalente por megajoule (gCO₂e/MJ);

XVI - operador aéreo: empresa constituída que explora ou se propõe a explorar aeronaves para prestação dos serviços públicos de transporte aéreo regular;

XVII - operador de estocagem geológica de dióxido de carbono: pessoa jurídica que realiza as atividades de injeção de dióxido de carbono em formação geológica ou sua retirada para reaproveitamento.

Art. 3º São diretrizes para promoção da mobilidade sustentável de baixo carbono e do ProBioQAV:

I - integração das políticas públicas para incremento da eficiência de produção dos combustíveis líquidos ou gasosos ou da energia elétrica e dos dispositivos de geração

de potência como motores a combustão, elétricos, turbinas e células a combustível;

II - valorização do potencial nacional de oferta de fontes energéticas renováveis e de baixo carbono;

III - uso da captura e da estocagem geológica de dióxido de carbono para reduzir a intensidade média de carbono das fontes de energia;

IV - manutenção do reconhecimento da liderança do País no tema Transição Energética no Diálogo de Alto Nível das Nações Unidas sobre Energia;

V - cumprimento das diretrizes para uma Estratégia Nacional para Neutralidade Climática apresentadas pelo País na Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas;

VI - alinhamento das metas de redução de CO₂e no ciclo de vida aplicável no transporte por veículos leves e pesados aos compromissos internacionais assumidos pelo País no âmbito do Acordo de Paris sob a Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima; e

VII - fortalecimento do desenvolvimento tecnológico nacional, com aproveitamento econômico dos insumos disponíveis, do conhecimento científico e da sua aplicação.

CAPÍTULO II DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL DE BAIXO CARBONO

Art. 4º As iniciativas e as medidas adotadas no âmbito do RenovaBio, do Programa Mover e do PBEV deverão ocorrer de forma integrada a fim de promover a mobilidade sustentável de baixo carbono.

Parágrafo único. A integração entre o RenovaBio, o Programa Mover e o PBEV será feita pela adoção da metodologia de análise de ciclo de vida com objetivo de mitigar as emissões de CO₂e com melhor custo-benefício, empregados os conceitos de:

I - ciclo do poço à roda até 31 de dezembro de 2031;
e

II - ciclo do berço ao túmulo a partir de 1º de janeiro de 2032.

Art. 5º Para fins de apuração do cumprimento das metas do Programa Mover, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) fixará os valores de ICE e a participação dos combustíveis líquidos ou gasosos ou da energia elétrica.

§ 1º O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços definirá as metas do Programa Mover do consumo energético em MJ/km e da emissão de CO₂e no ciclo de vida corporativo em CO₂e/km e fiscalizará o seu cumprimento, com base nos valores de ICE, nos termos do *caput* deste artigo.

§ 2º Os fabricantes e os importadores de veículos não poderão ser responsabilizados pelo não cumprimento de suas metas devido a divergências entre os valores de ICE médio e de participação dos combustíveis líquidos ou gasosos ou da energia elétrica, de que trata o *caput* deste artigo, e aqueles observados de maneira efetiva ao longo do período para o qual as metas foram definidas.

§ 3º Para efeito de cálculo das metas do Programa Mover, novas espécies de combustíveis somente poderão ser consideradas após a certificação das emissões no ciclo de vida aplicável.

Art. 6º O PBEV divulgará as informações para o consumidor das emissões de GEE de cada veículo com base na análise do ciclo de vida aplicável e no consumo energético com base no ciclo do tanque à roda, por veículo.

Parágrafo único. As informações de que trata o *caput* deste artigo deverão utilizar unidades de medidas que facilitem o entendimento do consumidor.

CAPÍTULO III DO PROGRAMA NACIONAL DE COMBUSTÍVEL SUSTENTÁVEL DE AVIAÇÃO (PROBIOQAV)

Art. 7º O ProBioQAV tem como objetivo incentivar a pesquisa, a produção, a comercialização e o uso energético, na matriz energética brasileira, do combustível sustentável de aviação (*Sustainable Aviation Fuel* - SAF), de que trata o inciso XXXI do *caput* do art. 6º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.

Art. 8º A ANP estabelecerá os valores das emissões totais equivalentes por unidade de energia computados no ciclo do poço à queima de cada rota tecnológica de produção de SAF, para fins de contabilizar a descarbonização em face do querosene de aviação fóssil.

Parágrafo único. Além do disposto na RenovaBio, a ANP deverá observar as seguintes diretrizes na elaboração da análise do ciclo do poço à queima:

I - reconhecimento da importância do aproveitamento de SAF produzido e utilizado no País para o cumprimento de compromissos internacionais de descarbonização pelos operadores aéreos; e

II - busca pelo alinhamento metodológico à Organização de Aviação Civil Internacional em relação aos requisitos de elegibilidade e de certificação para o SAF.

Art. 9º A comercialização, a logística e o uso energético de SAF no País serão regidos pelas seguintes diretrizes:

I - otimização logística na distribuição e no uso de SAF; e

II - busca pela adoção de mecanismos baseados em mercado.

Art. 10. A partir de 2027, os operadores aéreos ficam obrigados a reduzir as emissões de GEE em suas operações domésticas por meio do uso de SAF, nos termos do Anexo desta Lei.

§ 1º A base de cálculo sobre a qual serão computadas as obrigações de redução de emissões a que se refere o *caput* deste artigo será dada pelo volume das emissões decorrentes das operações domésticas realizadas pela empresa aérea no ano correspondente, supondo que todas as operações tenham utilizado combustível fóssil.

§ 2º Poderão ser admitidos meios alternativos para cumprimento da meta de que trata o *caput* deste artigo, nos termos do regulamento.

§ 3º O CNPE poderá alterar os percentuais de que trata o Anexo desta Lei, a qualquer tempo, por motivo justificado de interesse público, e, após a normalização das condições que motivaram a alteração, os referidos percentuais serão reestabelecidos.

§ 4º O interesse público referido no § 3º deste artigo será monitorado por meio de metodologia, de periodicidade e de publicidade estabelecidas pelo CNPE, observadas a efetividade ambiental e a eficiência econômica do ProBioQAV.

§ 5º Caberá à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), no exercício da competência prevista no inciso X do *caput* do art. 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005:

I - estabelecer a metodologia de cálculo de verificação da redução de emissões associadas ao uso de SAF e de outros meios alternativos a que se refere o § 2º deste artigo; e

II - fiscalizar o cumprimento das obrigações previstas neste artigo pelos operadores aéreos.

§ 6º A Anac poderá dispensar do cumprimento da obrigação prevista no *caput* deste artigo as operadoras aéreas:

I - com emissões anuais inferiores à definida em regulação da Anac;

II - sem acesso a SAF em nenhum dos aeroportos em que operem.

§ 7º O disposto neste artigo não gera prejuízo ou cumulatividade aos acordos setoriais ou regulamentos específicos que disponham sobre outras metas de redução de emissões de GEE.

Art. 11. Em caso de imposição, por outros países ou conjunto de Estados estrangeiros, de obrigações relativas ao uso de SAF aos operadores aéreos nacionais, a obrigatoriedade de que trata o art. 10 desta Lei, ou obrigação similar à imposta por aqueles, poderá ser estendida a voos de operadores

aéreos internacionais com passagem pelo território nacional, com base no princípio da reciprocidade, mediante determinação do CNPE e posterior regulamentação da Anac.

Parágrafo único. O disposto no *caput* deste artigo não se aplica aos casos em que obrigações e outras medidas relativas ao uso de SAF sejam adotadas como parte da implementação de normas, de padrões ou de acordos estabelecidos no âmbito do regime multilateral da aviação civil.

CAPÍTULO IV DO PROGRAMA NACIONAL DE DIESEL VERDE (PNDV)

Art. 12. O Programa Nacional de Diesel Verde (PNDV) tem como objetivo incentivar a pesquisa, a produção, a comercialização e o uso energético do diesel verde, estabelecido em regulamento da ANP, na matriz energética brasileira.

Art. 13. O CNPE estabelecerá, a cada ano, até 2037, a participação volumétrica mínima obrigatória de diesel verde, produzido a partir de matérias-primas exclusivamente derivadas de biomassa renovável, em relação ao diesel comercializado ao consumidor final, de forma agregada no território nacional.

§ 1º A participação volumétrica mínima obrigatória de diesel verde em relação ao diesel comercializado ao consumidor final não poderá exceder o limite de 3% (três por cento), permitida adição voluntária de diesel verde superior a esse limite, e o interessado deverá comunicar seu uso à ANP.

§ 2º Para a definição da participação volumétrica mínima obrigatória de diesel verde, o CNPE observará:

I - as condições de oferta de diesel verde, incluídas a disponibilidade de matéria-prima, a capacidade e a localização da produção;

II - o impacto da participação volumétrica mínima obrigatória no preço ao consumidor final; e

III - a competitividade nos mercados internacionais do diesel verde produzido internamente.

§ 3º Caberá à ANP definir o percentual de adição obrigatória de diesel verde, em volume, ao diesel comercializado ao consumidor final para garantir a participação mínima obrigatória de forma agregada.

§ 4º Na definição do percentual de adição obrigatória de diesel verde, em volume, ao óleo diesel comercializado ao consumidor final, a ANP deverá observar as seguintes diretrizes:

I - otimização logística na distribuição e no uso do diesel verde; e

II - busca pela adoção de mecanismos baseados em mercado.

CAPÍTULO V

DO PROGRAMA NACIONAL DE DESCARBONIZAÇÃO DO PRODUTOR E IMPORTADOR DE GÁS NATURAL E DE INCENTIVO AO BIOMETANO

Art. 14. O Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano tem como objetivo incentivar a pesquisa, a produção, a comercialização e o uso do biometano e do biogás na matriz energética brasileira com vistas à descarbonização do setor de gás natural.

Art. 15. São diretrizes do Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano:

I - reconhecimento da importância do aproveitamento do biometano e do biogás produzidos e utilizados no País para o cumprimento de compromissos internacionais de descarbonização;

II - reconhecimento da metodologia de avaliação de ciclo de vida como a mais acurada para mensurar a redução de emissões de GEE e os benefícios ambientais de cada rota tecnológica, quantificando o impacto ambiental associado desde a produção dos seus insumos até o seu descarte e reciclagem ou reúso, quando aplicável.

Art. 16. São objetivos do Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano:

I - estimular a produção e o consumo do biometano e do biogás por meio de projetos relacionados à cadeia de produção do biometano e do biogás;

II - incentivar a fabricação, a comercialização, a aquisição e a utilização de veículos pesados e máquinas agrícolas e de outros veículos movidos a metano, bem como a conversão de veículos movidos a outros combustíveis para metano e a substituição de motor a diesel usado em veículo por motor novo movido a biometano homologado pelos órgãos certificadores;

III - fomentar projetos de infraestrutura que permitam a conexão de plantas de produção de biometano com as

redes de distribuição e transporte de gás natural, desde que sejam economicamente viáveis.

Art. 17. O CNPE definirá meta anual de redução de emissões de GEE no mercado de gás natural comercializado, autoproduzido ou autoimportado pelos produtores e importadores de gás natural, a ser cumprida por meio da participação do biometano no consumo do gás natural, nos termos do regulamento.

§ 1º A obrigação de que trata o *caput* deste artigo entrará em vigor em 1º de janeiro de 2026, com valor inicial de 1% (um por cento) e não poderá exceder a 10% (dez por cento) de redução das emissões.

§ 2º O CNPE poderá, excepcionalmente, alterar o percentual anual de redução de emissões de GEE, inclusive para valor inferior a 1% (um por cento), por motivo justificado de interesse público ou quando o volume de produção de biometano impossibilitar o cumprimento da meta, e deverá reestabelecer esse valor após a normalização das condições que motivaram a sua alteração.

§ 3º A obrigação de que trata o *caput* deste artigo será comprovada pela compra ou utilização de biometano no ano civil ou pelo registro anual da aquisição de CGOB, em consonância com as diretrizes estabelecidas pelo CNPE.

§ 4º Na determinação da meta anual compulsória de redução de emissões de GEE no mercado de gás natural, o CNPE deverá observar:

I - a disponibilidade, atual ou futura, de biometano, de biogás e de CGOB;

II - a capacidade das infraestruturas e das instalações de produção e movimentação de biometano necessárias ao longo do tempo;

III - as emissões de GEE decorrentes do transporte e da distribuição de biometano;

IV - os benefícios da descarbonização a partir do biometano e demais fontes alternativas de redução das emissões de GEE;

V - a preservação da competitividade do biometano e do gás natural em comparação com outros combustíveis;

VI - a proteção dos interesses do consumidor quanto a preço, a qualidade e a oferta de produtos;

VII - o impacto do preço do gás natural e do biometano na competitividade da indústria nacional;

VIII - a evolução do consumo nacional de gás natural, de biogás e de biometano;

IX - os compromissos internacionais de redução de emissões de GEE assumidos pelo Brasil e as ações setoriais no âmbito desses compromissos;

X - a integração e a compatibilidade do Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador do Gás Natural e de Incentivo ao Biometano com as demais políticas e iniciativas direcionadas à redução das emissões de GEE, em especial com a Política Nacional sobre Mudança do Clima (PNMC), de que trata a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, e o Mercado Brasileiro de Redução de Emissões (MBRE), ou outro que venha a substituí-lo.

§ 5º O CGOB adquirido nos termos deste artigo poderá ser comercializado livremente até sua aposentadoria, mas

somente poderá ser utilizado para fins de cumprimento da meta de que trata o *caput* deste artigo uma única vez.

§ 6º A aposentadoria do CGOB é facultativa ao produtor e importador de gás natural e poderá ser efetuada por qualquer agente interessado na incorporação do atributo ambiental ao seu produto ou processo.

Art. 18. Caberá à ANP, no exercício de suas competências:

I - estabelecer a metodologia de cálculo de verificação da redução de emissões associadas à utilização do biometano;

II - definir os agentes obrigados com base no volume total de gás natural comercializado, de modo a garantir que a redução de GEE ocorra com o melhor custo-efetividade;

III - fiscalizar o cumprimento das obrigações previstas no art. 17 desta Lei pelos produtores ou importadores de gás natural.

Parágrafo único. No exercício da competência prevista no inciso II do *caput* deste artigo, deverão ser excluídos da obrigação os pequenos produtores e pequenos importadores de gás natural, nos termos da regulamentação da ANP.

Art. 19. O CGOB será concedido ao produtor ou ao importador de biometano que atender individualmente aos parâmetros definidos em regulamento.

Art. 20. A regulamentação do CGOB deverá garantir rastreabilidade, transparência, credibilidade e fungibilidade com outros certificados, quando couber, garantida a não ocorrência de dupla contagem do atributo ambiental.

Art. 21. O regulamento disporá sobre a emissão, o vencimento, a intermediação, a custódia, a escrituração, a negociação, a aposentadoria e os demais aspectos relacionados ao CGOB.

Art. 22. O CGOB, quando negociado no mercado de capitais, é valor mobiliário sujeito ao regime previsto na Lei nº 6.385, de 7 de dezembro de 1976.

Art. 23. O ganho decorrente da alienação de CGOB será tributado pelo imposto sobre a renda de acordo com as regras aplicáveis:

I - ao regime em que se enquadra o contribuinte, nos casos das pessoas que inicialmente emitiram tais ativos;

II - aos ganhos líquidos, quando auferidos em operações realizadas em bolsas de valores, de mercadorias e de futuros e em mercados de balcão organizado; e

III - aos ganhos de capital, nas demais situações.

§ 1º Poderão ser deduzidas da base de cálculo do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) com apuração no lucro real as despesas administrativas ou financeiras necessárias à emissão, à escrituração, ao registro e à negociação do CGOB.

§ 2º No caso de alienante pessoa jurídica com apuração no lucro real, o ganho de que trata o inciso III do *caput* deste artigo será computado na base de cálculo do IRPJ.

§ 3º No caso de alienante pessoa jurídica com apuração no lucro presumido ou lucro arbitrado enquadrado no inciso III do *caput* deste artigo, o ganho de capital será computado na base de cálculo do IRPJ na forma do inciso II do *caput* do art. 25, do inciso II do *caput* do art. 27 ou do inciso

II do *caput* do art. 29 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996.

§ 4º O disposto neste artigo aplica-se à Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) no caso de pessoa jurídica com apuração no lucro real, presumido ou arbitrado.

Art. 24. Não produzirão efeitos na apuração de tributos federais as eventuais diferenças decorrentes dos métodos e dos critérios contábeis previstos na legislação comercial em relação às situações objeto desta Lei.

Art. 25. O não atendimento da meta anual de redução de GEE a que se refere o *caput* do art. 17 desta Lei sujeitará o agente que produza ou importe gás natural à multa superior ao benefício auferido com o descumprimento, sem prejuízo das demais sanções administrativas e pecuniárias previstas na Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, e de outras de natureza civil e penal cabíveis.

Parágrafo único. A multa a que se refere o *caput* deste artigo poderá variar, nos termos do regulamento, entre R\$ 100.000,00 (cem mil reais) e R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais).

CAPÍTULO VI

DAS ATIVIDADES DA INDÚSTRIA DA CAPTURA E DA ESTOCAGEM GEOLÓGICA DE DIÓXIDO DE CARBONO

Art. 26. O exercício das atividades de captura de dióxido de carbono para fins de estocagem geológica, seu transporte por meio de dutos e estocagem geológica será realizado mediante autorização da ANP.

§ 1º Empresas ou consórcios de empresas constituídas sob leis brasileiras, com sede e administração no País, poderão

requerer autorização para o exercício das atividades de que trata o *caput* deste artigo, que ocorrerão por conta e risco do interessado.

§ 2º A ANP editará normas sobre a habilitação dos interessados para o exercício das atividades de que trata o *caput* deste artigo e as condições para a autorização e para a eventual transferência da titularidade da autorização.

§ 3º A autorização de que trata o *caput* deste artigo terá prazo de 30 (trinta) anos, prorrogável por igual período na hipótese do cumprimento das condicionantes estabelecidas no termo celebrado entre as partes, podendo o Executivo alterar esse prazo em razão de relevante interesse público.

§ 4º Não está sujeita ao disposto no *caput* deste artigo a atividade de injeção e armazenamento de dióxido de carbono para fins de recuperação avançada de hidrocarbonetos de reservatório geológico sob contrato para exploração e produção de hidrocarbonetos sob regime de concessão, de partilha de produção e de cessão onerosa.

Art. 27. A execução das atividades de captura de dióxido de carbono para fins de estocagem geológica e sua estocagem deverá observar as seguintes diretrizes:

- I - eficiência e sustentabilidade econômicas;
- II - adoção de métodos, de técnicas e de processos que considerem as peculiaridades locais e regionais e as melhores práticas da indústria; e
- III - integração das infraestruturas, dos serviços e das informações geológicas e geofísicas para gestão eficiente dos recursos naturais envolvidos no desenvolvimento da atividade.

Art. 28. Compete à ANP regular as atividades de captura de dióxido de carbono para fins de estocagem geológica, seu transporte por meio de dutos e sua estocagem geológica.

§ 1º No caso de áreas sob contrato, a ANP ouvirá o detentor de direitos de exploração e produção antes de conceder a autorização a que se refere o *caput* do art. 26 desta Lei.

§ 2º O descumprimento das normas estabelecidas pela ANP sujeitará os infratores à cassação da autorização a que se refere o *caput* do art. 26 desta Lei, sem prejuízo das demais sanções cabíveis, nos termos da regulação.

§ 3º A ANP dará acesso aos dados técnicos públicos das bacias sedimentares brasileiras aos interessados para análise, estudos e identificação de áreas com potencial para estocagem geológica de dióxido de carbono.

Art. 29. São obrigações do operador de estocagem geológica de dióxido de carbono:

I - garantir que o armazenamento do dióxido de carbono ocorra de forma segura e eficaz, seguidos todos os parâmetros definidos em plano de monitoramento e em plano de contingência ou no licenciamento ambiental pertinente às operações de armazenamento;

II - identificar, alertar e agir de forma adequada em caso de eventos não desejáveis, incluídos quaisquer sinais de vazamento potencial, de modo a iniciar medidas preventivas e corretivas;

III - manter calibrados, aferidos e em estado operacional quaisquer ferramentas e equipamentos capazes de identificar e de prevenir eventos não desejáveis;

IV - manter em banco de dados, por tempo determinado pela autoridade reguladora competente, registros devidamente validados por profissional competente de todos os relatórios emitidos relacionados à operação de armazenamento permanente de dióxido de carbono, inclusive os componentes do plano de monitoramento e do plano de contingência;

V - realizar inventário de armazenamento e de vazamento de dióxido de carbono, comparando as quantidades de armazenamento e de vazamento previstas e realizadas, para:

- a) aferir a eficácia do projeto aprovado;
- b) garantir o cumprimento das obrigações previstas;

e

c) obter certificação de crédito de carbono, na hipótese de acordos internacionais e de legislação nacional que assim permitam;

VI - realizar o monitoramento das atividades de que trata o *caput* do art. 21 desta Lei conforme o disposto no regulamento;

VII - permitir e dar suporte à realização de auditorias e fiscalização de suas instalações de pesquisa, das instalações e atividades de injeção, da infraestrutura essencial para realização das atividades, dos registros de monitoramento realizados ou de outros documentos solicitados.

CAPÍTULO VII DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 30. A Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações, numerado o parágrafo único do art. 7º como § 1º:

"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 e da captura e da estocagem geológica de dióxido de carbono." (NR)

"Art. 2º

.....

IV - estabelecer diretrizes e metas, quando aplicáveis, para programas específicos, como os de uso do gás natural, do carvão, da energia termonuclear, dos biocombustíveis, da energia solar, da energia eólica, do biogás, do biometano e da energia proveniente de outras fontes alternativas;

.....

XII - estabelecer os parâmetros técnicos e econômicos das licitações de concessões de geração, transmissão e distribuição de energia elétrica de que trata o art. 8º da Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013;

XIII - definir a estratégia e a política de desenvolvimento tecnológico do setor de energia elétrica;

XIV - estabelecer diretrizes para o suprimento de gás natural nas situações caracterizadas como de contingência, nos termos previstos em lei;

XV - estabelecer diretrizes para a regulação e a fiscalização da captura e da estocagem geológica de dióxido de carbono; e

XVI - definir diretrizes para a aquisição de biometano por comercializadores e importadores de gás natural para assegurar o cumprimento da adição obrigatória de biometano ao gás natural.

....." (NR)

"Art. 6º

.....

XXIV - Biocombustível: substância derivada de biomassa renovável, tal como biodiesel, etanol, biometano e outras substâncias estabelecidas em regulamento da ANP, que pode ser empregada diretamente ou mediante alterações em motores a combustão interna ou para outro tipo de geração de energia, podendo substituir parcial ou totalmente combustíveis de origem fóssil;

.....

XXX - Etanol: biocombustível líquido derivado de biomassa renovável, que tem como principal componente o álcool etílico, que pode ser utilizado, diretamente ou mediante alterações, em motores a combustão interna com ignição por centelha, em outras formas de geração de energia ou em indústria petroquímica, podendo ser obtido por rotas tecnológicas distintas, conforme especificado em regulamento;

XXXI - Combustível Sustentável de Aviação (*Sustainable Aviation Fuel* - SAF): combustível alternativo ao combustível aeronáutico de origem fóssil, produzido a partir de quaisquer matérias-primas e processos que atendam a padrões de sustentabilidade, conforme definição da Organização de Aviação Civil Internacional (*International Civil Aviation Organization* - ICAO), que possa ser utilizado puro ou em mistura com o combustível de origem fóssil, conforme as especificações técnicas das normas aplicáveis, e que promova benefícios ambientais quando considerado o seu ciclo de vida completo;

XXXII - Biogás: gás bruto que na sua composição contém metano obtido de matéria-prima renovável ou de resíduos orgânicos;

XXXIII - Biometano: biocombustível gasoso constituído essencialmente de metano, derivado da purificação do biogás;

XXXIV - Combustível Sintético: combustível sintetizado a partir de rotas tecnológicas a exemplo de processos termoquímicos e catalíticos e que possa substituir parcial ou totalmente combustíveis de origem fóssil;

XXXV - Área Não Contratada: área que não é objeto de contrato de concessão, de contrato de cessão onerosa ou de contrato de partilha de produção; e

XXXVI - Área sob Contrato: bloco ou campo objeto de um contrato de concessão, de contrato de cessão onerosa ou de contrato de partilha de produção.” (NR)

“Art. 7º

§ 1º A ANP tem sede e foro no Distrito Federal e escritórios centrais na cidade do Rio de Janeiro, podendo instalar unidades administrativas regionais.

§ 2º A ANP atuará ainda como órgão regulador da indústria dos combustíveis sintéticos e da captura e da estocagem geológica de dióxido de carbono.” (NR)

“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 e da captura e da estocagem geológica de dióxido de carbono e lhe cabe:

I - implementar, em sua esfera de atribuições, a política nacional de petróleo, de gás natural, de combustíveis e de biocombustíveis, contida na política energética nacional, nos termos do Capítulo I desta Lei, com ênfase na garantia do suprimento de derivados de petróleo, de gás natural e seus derivados, de combustíveis sintéticos e de biocombustíveis, em todo o território nacional, e na proteção dos interesses dos consumidores quanto a preço, a qualidade e a oferta dos produtos;

.....

VII - fiscalizar diretamente e de forma concorrente, nos termos da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), ou mediante convênios com órgãos dos Estados e do Distrito Federal, as atividades integrantes da indústria do petróleo, do gás natural, dos combustíveis sintéticos, dos biocombustíveis e da captura e da estocagem geológica de dióxido de carbono e aplicar as sanções administrativas e pecuniárias previstas em lei, regulamento ou contrato;

.....

IX - fazer cumprir as boas práticas de conservação e de uso racional do petróleo, do gás natural, dos seus derivados, dos combustíveis sintéticos e dos biocombustíveis e de preservação do meio ambiente;

.....

XI - organizar e manter o acervo das informações e dos dados técnicos relativos às atividades reguladas da indústria do petróleo, do gás natural, dos combustíveis sintéticos, dos biocombustíveis e da captura e da estocagem geológica de dióxido de carbono;

.....

XVIII - especificar a qualidade dos derivados de petróleo, do gás natural e seus

derivados, dos combustíveis sintéticos e dos biocombustíveis;

.....

XXXV - estabelecer princípios básicos para a elaboração dos códigos de condutas e práticas de acesso aos terminais de Gás Natural Liquefeito (GNL) e às infraestruturas de escoamento, de tratamento e de processamento de gás natural; e

XXXVI - regular e autorizar as atividades relacionadas à captura e à estocagem geológica de dióxido de carbono.

.....”(NR)

“Art. 61-A. Fica a Petrobras autorizada a incluir no seu objeto social as atividades vinculadas à energia, bem como as atividades relacionadas à movimentação e à estocagem de dióxido de carbono, à transição energética e à economia de baixo carbono.”

Art. 31. A Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º Será realizada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) a fiscalização:

I - das atividades relativas às indústrias:

a) do petróleo, do gás natural e dos seus derivados;

b) dos combustíveis sintéticos;

c) dos biocombustíveis; e

d) da captura e da estocagem geológica de dióxido de carbono;

II - do abastecimento nacional de combustíveis; e

III - do adequado funcionamento do Sistema Nacional de Estoques de Combustíveis e do cumprimento do Plano Anual de Estoques Estratégicos de Combustíveis, de que trata o art. 4º da Lei nº 8.176, de 8 de fevereiro de 1991.

.....

§ 5º A fiscalização de que trata o *caput* deste artigo também poderá ser realizada por órgãos da administração pública direta e indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, mediante celebração de convênio pela ANP.”(NR)

“Art. 3º

I - exercer atividade relativa à indústria do petróleo, dos combustíveis sintéticos, dos biocombustíveis e da captura e da estocagem geológica de dióxido de carbono, ao abastecimento nacional de combustíveis, ao Sistema Nacional de Estoques de Combustíveis e ao Plano Anual de Estoques Estratégicos de Combustíveis, sem prévio registro ou autorização exigidos na legislação aplicável:

.....

VI - não apresentar, na forma e no prazo estabelecidos na legislação aplicável ou, na sua ausência, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, os documentos comprobatórios da captura e da estocagem

geológica de dióxido de carbono e os documentos de produção, importação, exportação, refino, beneficiamento, tratamento, processamento, transporte, transferência, armazenagem, estocagem, distribuição, revenda, destinação e comercialização de petróleo, de gás natural, de seus derivados, de combustíveis sintéticos e de biocombustíveis:

.....

VIII - deixar de atender às normas de segurança previstas para o comércio ou a estocagem de combustíveis e para a captura e a estocagem geológica de dióxido de carbono, colocando em perigo direto e iminente a vida, a integridade física ou a saúde, o patrimônio público ou privado, a ordem pública ou o regular abastecimento nacional de combustíveis:

.....

XVIII - não dispor de equipamentos necessários à verificação da qualidade e da quantidade estocada e comercializada dos produtos derivados de petróleo, do gás natural e dos seus derivados, dos combustíveis sintéticos e dos biocombustíveis;

....." (NR)

Art. 32. O art. 9º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 9º É fixado em 27% (vinte e sete por cento) o percentual obrigatório de adição de álcool

etílico anidro combustível, em volume, à gasolina em todo o território nacional.

§ 1º O Poder Executivo poderá elevar o percentual referido no *caput* deste artigo até o limite de 35% (trinta e cinco por cento), desde que constatada a sua viabilidade técnica, ou reduzi-lo a 22% (vinte e dois por cento).

.....

§ 3º O Poder Executivo estabelecerá critérios para consideração do percentual de adição de álcool etílico anidro à gasolina vigente no cálculo de informações de desempenho energético divulgadas pelo Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV).” (NR)

Art. 33. Os arts. 1º e 1º-C da Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, passam a vigorar com as seguintes alterações, numerado o parágrafo único do art. 1º como § 1º:

“Art. 1º São estabelecidas as seguintes metas de percentuais de adição obrigatória, em volume, de biodiesel produzido por meio de processos exclusivamente dedicados para tal fim ao óleo diesel vendido ao consumidor final, em qualquer parte do território nacional:

I - 15% (quinze por cento), a partir de 1º de março de 2025;

II - 16% (dezesseis por cento), a partir de 1º de março de 2026;

III - 17% (dezesete por cento), a partir de 1º de março de 2027;

IV - 18% (dezoito por cento), a partir de 1º de março de 2028;

V - 19% (dezenove por cento), a partir de 1º de março de 2029;

VI - 20% (vinte por cento), a partir de 1º de março de 2030.

§ 1º O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) avaliará a viabilidade das metas de que trata o *caput* deste artigo e fixará o percentual obrigatório de adição de biodiesel, em volume, ao óleo diesel comercializado em todo o território nacional entre os limites de 13% (treze por cento) e 25% (vinte e cinco por cento).

§ 2º Poderá ser estabelecido percentual obrigatório de adição de biodiesel superior a 15% (quinze por cento) desde que constatada sua viabilidade técnica.

§ 3º Fica instituído o sistema de rastreabilidade para os combustíveis do ciclo diesel com registro de todas as transações da cadeia produtiva com a finalidade de assegurar a qualidade desses combustíveis, conforme regulamentação." (NR)

"Art. 1º-C São facultados a adição voluntária de biodiesel ao óleo diesel em quantidade superior ao percentual obrigatório e o uso voluntário da mistura no transporte público, no transporte ferroviário, na navegação interior e marítima, em frotas cativas, em equipamentos e veículos destinados à extração mineral e à geração

de energia elétrica, em tratores e nos demais aparelhos automotores destinados a puxar ou arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas, devendo o interessado comunicar sua utilização à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).”(NR)

Art. 34. Ficam revogados os arts. 1º-A e 1º-B da Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014.

Art. 35. Os arts. 10 e 13 e o Anexo desta Lei terão vigência até 31 de dezembro de 2037.

Art. 36. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de março de 2024.

ARTHUR LIRA
Presidente

ANEXO
PERCENTUAL ANUAL MÍNIMO DE REDUÇÃO DAS EMISSÕES DE GASES DE
EFEITO ESTUFA (GEE) EM OPERAÇÕES DOMÉSTICAS PELOS OPERADORES
AÉREOS

Ano	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Percentual mínimo de redução das emissões de GEE	1%	1%	2%	3%	4%	5%	6%	7%	8%	9%	10%



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 35/2024/SGM-P

Brasília, 19 de março 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 528, de 2020, da Câmara dos Deputados, que “Dispõe sobre a promoção da mobilidade sustentável de baixo carbono e a captura e a estocagem geológica de dióxido de carbono; institui o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), o Programa Nacional de Diesel Verde (PNDV) e o Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano; e altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, 9.847, de 26 de outubro de 1999, 8.723, de 28 de outubro de 1993, e 13.033, de 24 de setembro de 2014”.

Atenciosamente,



ARTHUR LIRA
Presidente

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 6.385, de 7 de Dezembro de 1976 - Lei da CVM; Lei da Comissão de Valores Mobiliários; Lei do Mercado de Valores Mobiliários - 6385/76
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1976;6385>
- Lei nº 8.078, de 11 de Setembro de 1990 - Código de Defesa do Consumidor - 8078/90
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1990;8078>
- Lei nº 8.176, de 8 de Fevereiro de 1991 - LEI-8176-1991-02-08 - 8176/91
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1991;8176>
 - art4
- Lei nº 8.723, de 28 de Outubro de 1993 - LEI-8723-1993-10-28 - 8723/93
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1993;8723>
 - art9
- Lei nº 9.430, de 27 de Dezembro de 1996 - Lei do Ajuste Tributário - 9430/96
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1996;9430>
 - art29_cpt_inc2
- Lei nº 9.478, de 6 de Agosto de 1997 - Lei do Petróleo; Lei da ANP; Lei da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis; Lei de Petróleo e Gás - 9478/97
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997;9478>
 - art6_cpt_inc31
- Lei nº 9.847, de 26 de Outubro de 1999 - Lei do Abastecimento Nacional de Combustíveis - 9847/99
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1999;9847>
- Lei nº 11.182, de 27 de Setembro de 2005 - Lei da Agência Nacional de Aviação Civil - 11182/05
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2005;11182>
 - art8_cpt_inc10
- Lei nº 12.187, de 29 de Dezembro de 2009 - LEI-12187-2009-12-29 - 12187/09
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2009;12187>
- Lei nº 12.783, de 11 de Janeiro de 2013 - LEI-12783-2013-01-11 - 12783/13
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2013;12783>
 - art8
- Lei nº 13.033, de 24 de Setembro de 2014 - LEI-13033-2014-09-24 - 13033/14
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2014;13033>
 - art1
 - art1-1
 - art1-2
 - art1-3

**SENADO FEDERAL****REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Requeremos, nos termos dos arts. 336, II, e 338, IV, do Regimento Interno do Senado Federal, urgência para o PL 528/2020, que “dispõe sobre a promoção da mobilidade sustentável de baixo carbono e a captura e a estocagem geológica de dióxido de carbono; institui o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), o Programa Nacional de Diesel Verde (PNDV) e o Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano; e altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, 9.847, de 26 de outubro de 1999, 8.723, de 28 de outubro de 1993, e 13.033, de 24 de setembro de 2014”.

Sala das Comissões, 3 de setembro de 2024.

Senador Beto Faro
(PT - PA)



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CI (ao PL 528/2020)

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

Item 1 – Dê-se nova redação ao *caput* do § 1º do art. 9º; e acrescentem-se incisos I e II ao § 1º do art. 9º, todos da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, na forma proposta pelo art. 32 do Projeto, nos termos a seguir:

“**Art. 9º**

§ 1º O Poder Executivo poderá reduzir o percentual referido no *caput* deste artigo até o limite de 22% (vinte e dois por cento) ou elevá-lo a 35% (trinta e cinco por cento), desde que:

I – constatada a sua viabilidade técnica mediante a realização de testes prévios que avaliem, no mínimo, o impacto sobre:

a) o preço final ao consumidor;

b) o consumo de combustível pelos veículos;

c) os danos potenciais a veículos que não estejam preparados para a elevação dos percentuais de que dispõem o *caput* e o § 1º; e

II – garantida a oferta, ao consumidor final, de gasolina com adição máxima de álcool etílico anidro combustível definida em regulamento, em percentual compatível com o funcionamento de veículos que não estejam preparados para as elevações dos percentuais de que dispõem o *caput* e o § 1º.

.....” (NR)

Item 2 – Dê-se nova redação ao § 2º do art. 1º; e acrescentem-se incisos I e II ao § 2º do art. 1º, todos da Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, na forma proposta pelo art. 33 do Projeto, nos termos a seguir:

“**Art. 1º**

.....



§ 2º Poderá ser estabelecido percentual obrigatório de adição de biodiesel superior a 15% (quinze por cento) desde que:

I – constatada sua viabilidade técnica mediante a realização de testes prévios que avaliem, no mínimo, o impacto sobre:

- a) o preço final ao consumidor;
- b) o consumo de combustível pelos veículos;
- c) os danos potenciais a veículos que não estejam preparados para a elevação dos percentuais de que dispõem o caput os §§ 1º e 2º; e

II – garantida a oferta, ao consumidor final, de óleo diesel com adição máxima de biodiesel definida em regulamento, compatível com o funcionamento de veículos que não estejam preparados para a elevação dos percentuais de que dispõem o caput e os §§ 1º e 2º.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Apesar de louvável o intuito do Projeto de Lei do Combustível do Futuro de incentivar a indústria de biocombustíveis do Brasil e, com isso, reduzir a emissão de gases de efeito estufa pelo setor de transportes, é preciso assegurar a oferta mínima de gasolina e óleo diesel com os teores compatíveis de biocombustíveis para consumidores cujos veículos não sejam flex.

O projeto de lei busca aumentar os percentuais de mistura de etanol na gasolina dos atuais 22% a 27% para até 35%. Aumentos para o percentual de biodiesel no diesel também estão previstos no texto.

O objetivo da presente emenda é resguardar o direito desses consumidores que adquiriram veículos antes da aprovação do Projeto de Lei do Combustível do Futuro, muitos dos quais não são flex, não foram projetados para suportar percentuais maiores de biocombustível e podem sofrer danos mecânicos mais frequentes com a nova mistura, o que poderá gerar prejuízo recorrente a esses consumidores. Caberá ao regulamento dispor sobre o percentual adequado de biocombustível com o objetivo de preservar o funcionamento dos veículos potencialmente afetados.



Em entrevista ao Auto Esporte, o Diretor de combustíveis da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA), Rogério Gonçalves, afirmou que “muitos veículos antigos foram calibrados para rodar com 22% de etanol na mistura da gasolina e elevar a proporção a 35% vai exigir cautela, até mesmo sobre emissões. A solução apontada pelo especialista é, como propusemos na presente emenda, “disponibilizar aos donos de carros antigos um combustível com mais gasolina na mistura”, uma vez que “a gasolina premium é mais cara”.

Lembramos ainda que até mesmo veículos híbridos novos importados podem sofrer danos, uma vez que são movidos à gasolina e motores elétricos. Como afirmou o Diretor da AEA, tanto os veículos antigos como os novos importados, os danos podem envolver “ataques a materiais e corrosões de borrachas e elastômeros e falhas dos próprios sensores, que não reconhecem o combustível”.

Além disso, o especialista destaca que os testes existentes com percentuais de etanol superiores a 27,5% são de 2015 e precisam ser atualizados, uma vez que “os veículos antigos daquela época não são os veículos antigos de hoje e não abarcam os veículos importados a gasolina modernos, com sistemas diferenciados, turboalimentados, que não existiam naquela época”.

Desta forma, espera-se com a presente emenda que sejam ofertados gasolina e óleo diesel com teores compatíveis de biocombustível ao funcionamento desses veículos, de forma a garantir alternativas aos consumidores. Trata-se de garantia ao direito do consumidor, conforme preceituam os artigos 18 e 22 do Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078 de 1990):

Art. 18. Os fornecedores de produtos de consumo duráveis ou não duráveis respondem solidariamente pelos vícios de qualidade ou quantidade que os tornem impróprios ou inadequados ao consumo a que se destinam ou lhes diminuam o valor, assim como por aqueles decorrentes da disparidade, com a indicações constantes do recipiente, da embalagem, rotulagem ou mensagem publicitária, respeitadas



as variações decorrentes de sua natureza, podendo o consumidor exigir a substituição das partes viciadas.

[...]

Art. 22. Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos.

Parágrafo único. Nos casos de descumprimento, total ou parcial, das obrigações referidas neste artigo, serão as pessoas jurídicas compelidas a cumpri-las e a reparar os danos causados, na forma prevista neste código.

Dito de outra forma, o consumidor não pode ser penalizado por ter adquirido um veículo que se tornará incompatível com a mistura de combustível ofertada nas bombas decorrentes de decisões posteriores à aquisição.

Além disso, cabe destacar que até mesmo os proprietários de veículos flex sofrerão impactos, uma vez que um dos efeitos imediatos do aumento do teor de etanol na gasolina será o aumento do consumo dos veículos, o que atingirá diretamente o bolso dos consumidores e é necessário cautela até mesmo em relação a redução das emissões. Por isso, a emenda também propõe que, antes da alteração dos percentuais de biocombustíveis, sejam realizados estudos técnicos prévios capazes de avaliar, no mínimo, a viabilidade da medida quanto ao impacto sobre o preço final nas bombas e sobre o consumo dos veículos. A realização de novos testes é uma necessidade reconhecida tanto pelos especialistas como por setores do Governo.



Pelas razões ora expostas, peço apoio dos Senadores e Senadoras para aprovação desta emenda.

Sala da comissão, de de .

Senador Chico Rodrigues
(PSB - RR)





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Senador Astronauta Marcos Pontes

EMENDA Nº - CI
(ao PL 528/2020)

Dê-se nova redação ao § 4º do art. 9º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, na forma proposta pelo art. 32 do Projeto, nos termos a seguir:

“Art. 9º

.....

§ 4º O Poder Executivo revisitará os limites de emissões veiculares estabelecidos pelo Programa de controle de emissões veiculares (Proconve) de forma a reconhecer e incorporar em sua metodologia de cálculo os efeitos ambientais do uso de biocombustíveis no conceito poço à roda, devendo estar harmonizados com a política de ampliação do uso desses combustíveis e seu consequente impacto nas emissões.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei do Combustível do Futuro traz grandes avanços na priorização da utilização de biocombustíveis na matriz energética brasileira, trazendo harmonização legal e regulatória no sentido da priorização da descarbonização associada a esse tipo de combustível.

Entretanto, uma legislação mais antiga e que se refere ao mesmo tema não foi incluída no mesmo racional, trata-se do Programa de controle de emissões veiculares (Proconve), que busca também reduzir as emissões veiculares, mas que possuía uma métrica distinta.



Desta forma entendo que devemos incluir esta outra política pública na mesma linha de pensamento, trazendo a harmonização entre as diversas políticas públicas que compõe esse ecossistema.

Sala da comissão, 24 de abril de 2024.

Senador Astronauta Marcos Pontes
(PL - SP)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

EMENDA Nº - CI
(ao PL 528/2020)

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 9º e ao *caput* do § 1º do art. 9º; e acrescentem-se incisos I e II ao *caput* do art. 9º, todos da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, na forma proposta pelo art. 32 do Projeto, nos termos a seguir:

“**Art. 9º** São estabelecidos os seguintes percentuais obrigatórios de adição de álcool etílico anidro combustível, em volume, à gasolina em todo o território nacional:

I – 27% (vinte e sete por cento) na gasolina comum; e

II – 25% (vinte e cinco por cento) na gasolina premium.

§ 1º O Poder Executivo poderá elevar o percentual referido no inciso I do *caput* deste artigo até o limite de 35% (trinta e cinco por cento), desde que constatada a sua viabilidade técnica, ou reduzi-lo a 22% (vinte e dois por cento), o que é permitido também no caso do percentual definido no inciso II do *caput* deste artigo.

.....
” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei (PL) nº 528, de 2020, almeja descarbonizar a matriz energética do setor de transportes no Brasil por meio do aumento do teor de álcool etílico anidro na composição da gasolina comercializada, no entanto, existe a necessidade de garantir a compatibilidade com a frota de veículos existentes.



Ainda que a maioria dos veículos comercializados no Brasil atualmente sejam flex, ou seja, funcionem com qualquer proporção de álcool etílico e gasolina, ainda existem muitos veículos antigos movidos apenas a gasolina. Além desses, alguns motores, principalmente importados, são projetados para usar gasolina premium, de alto desempenho, com taxas de compressão mais elevadas, e que não são projetados para lidar com altos níveis de álcool etílico.

Considerando que atualmente o teor de álcool etílico anidro na composição da gasolina C premium é de 25%, conforme disposto na Portaria MAPA nº 75, de 5 de março de 2015, o PL nº 528, de 2020, como proposto, irá aumentar imediatamente o percentual de adição para 27% sem nenhuma análise prévia de viabilidade técnica.

Desta forma, a presente visa manter em 25 % o percentual de adição de álcool etílico anidro combustível, em volume, à gasolina premium.

Ante o exposto, considerando a relevância da temática proposta, esperamos contar com o apoio de nossos Pares a sua aprovação.

Sala da comissão, 26 de abril de 2024.

Senador Mecias de Jesus
(REPUBLICANOS - RR)



EMENDA Nº - CI
(ao PL 528/2020)

Dê-se nova redação ao inciso IV do caput do art. 1º e ao caput do art. 4º; e acrescente-se § 2º ao art. 4º do Projeto, nos termos a seguir:

“Art. 1º.....

.....

IV – integra iniciativas e medidas adotadas no âmbito da Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), do Programa Mobilidade Verde e Inovação (Programa Mover), do Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV) e do Programa de Controle de Emissões Veiculares (Proconve).”

“Art. 4º As iniciativas e as medidas adotadas no âmbito do RenovaBio, do Programa Mover, do PBEV e do Proconve deverão ocorrer de forma integrada a fim de promover a mobilidade sustentável de baixo carbono.

.....

§ 2º Os limites de emissões veiculares estabelecidos pelo Proconve deverão reconhecer e incorporar em sua metodologia de cálculo os efeitos ambientais do uso de biocombustíveis no conceito do poço à roda, devendo estar harmonizados com a política de ampliação do uso desses combustíveis e seu consequente impacto nas emissões.”

JUSTIFICAÇÃO

O Combustível do Futuro é um projeto que chega ao Senado Federal com grandes avanços na descarbonização no que diz respeito à matriz energética ligada ao transporte.

A priorização da utilização de biocombustíveis é um desses avanços. Entretanto é necessário incluir a harmonização da legislação vigente para que essa descarbonização ocorra de fato.



Nesse sentido, apesar de a Câmara dos Deputados ter promovido avanços relevantes, com a harmonização do RenovaBio, do Mover e do PBEV, não abordou a política pública de controle de emissões veiculares (Proconve). Essa última deve ser incorporada a esse processo de harmonização a fim de evitarmos descompassos entre os objetivos perseguidos por este Parlamento.

Dessa forma, apresento esta emenda com o objetivo de garantir que todas as políticas públicas referentes ao setor estejam em sincronia.

Sala da comissão, 15 de maio de 2024.

Senador Cid Gomes
(PSB - CE)





CONGRESSO NACIONAL
SENADOR CARLOS VIANA

EMENDA Nº - CI
(ao PL 528/2020)

Dê-se ao inciso II do *caput* do art. 16 do Projeto a seguinte redação:

“**Art. 16.**

.....

II – incentivar a fabricação, a comercialização, a aquisição e a utilização de veículos pesados e máquinas agrícolas e de outros veículos movidos a biometano;

.....”

JUSTIFICAÇÃO

O apoio à fabricação, à comercialização, à aquisição e à utilização de veículos pesados e máquinas agrícolas e de outros veículos movidos a biometano, já contempla os diferentes modelos de negócio, seja ele o veículo original de fábrica ou modificado. Cada modelo de negócio deverá atender a legislação vigente e a regulação adequada para cumprimento das exigências de emissões, homologações e certificações. 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 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 apoio à troca de motores.

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.

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.

Para que este processo seja seguro e eficiente, é necessário que haja um processo homologado pelos órgãos certificadores (INMETRO e IBAMA – Certificado Ambiental para o Uso do Gás Natural em Veículos Automotores–CAGN, por exemplo).

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 do agronegócio para a produção de combustível sustentável, no caso o biometano, como fonte energética para a frota circular, seja no campo ou nas cidades, para caminhões ou ônibus.

Diante dos argumentos trazidos alhures, contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação dessa emenda.

Sala da comissão, 6 de junho de 2024.

Senador Carlos Viana
(PODEMOS - MG)





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Senador Mecias de Jesus

EMENDA Nº - CI
(ao PL 528/2020)

Suprimam-se os artigos 12 e 13 do Projeto de Lei 528/2020

JUSTIFICAÇÃO

A obrigatoriedade de adicionar uma porcentagem mínima de diesel verde (HVO) ao diesel comercializado resultará em um aumento considerável dos custos de produção e distribuição. Isso se deve à necessidade de desenvolver infraestruturas e tecnologias específicas, o que poderia elevar o preço ao consumidor final e afetar a competitividade do produto nacional no mercado global. Estimativas apontam que o diesel verde (HVO) é comercializado por cerca de 9 reais o litro, um preço significativamente mais alto em comparação com o diesel fóssil, que é comercializado pela Petrobras a aproximadamente 3,02 reais por litro, e até mesmo superior ao biodiesel, que custava em média 6,40 reais por litro.

É importante destacar também os desafios técnicos e logísticos significativos na implementação de um programa de diesel verde (HVO) em larga escala, que incluem o desenvolvimento tecnológico e a logística para sua distribuição e comercialização.

Embora o diesel verde (HVO) tenha sido aprovado para uso no mercado brasileiro há cerca de três anos, não parece provável que seu consumo engrene no mercado nacional no curto prazo. Mesmo com a barreira regulatória removida, esse novo biocombustível ainda enfrenta um longo caminho pela frente para conseguir reduzir a distância que separa seus preços daqueles cobrados pelo diesel fóssil ou pelo biodiesel.



Dessa forma, consideramos prematura a imposição de uma participação obrigatória de diesel verde (HVO) sem uma avaliação completa dos impactos ambientais, sociais e econômicos associados.

Ante o exposto, considerando a relevância da temática proposta, esperamos contar com o apoio de nossos Pares a sua aprovação.

Sala da comissão, 7 de junho de 2024.

Senador Mecias de Jesus
(REPUBLICANOS - RR)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Laércio Oliveira

EMENDA Nº
(ao PL 528/2020)

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 17, aos §§ 3º e 4º do art. 17, ao parágrafo único do art. 18 e ao art. 19; acrescentem-se §§ 7º e 8º ao art. 17 e parágrafo único ao art. 20; e suprima-se o parágrafo único do art. 25 do Projeto, nos termos a seguir:

“**Art. 17.** O CNPE definirá meta anual de redução de emissões de GEE **para o** gás natural comercializado, autoproduzido ou autoimportado pelos produtores e importadores de gás natural, a ser cumprida por meio da **aquisição** do biometano, **de Certificados de Garantia de Origem de Biometano - CGOBs, ou outros instrumentos alternativos de descarbonização,** nos termos do regulamento.

.....
§ 3º A obrigação de que trata o *caput* deste artigo será comprovada pela compra ou utilização de biometano no ano civil ou pelo registro anual da aquisição de CGOB, **de forma complementar ao já cumprido no mercado voluntário**, em consonância com as diretrizes estabelecidas pelo CNPE.

§ 4º Na determinação da meta anual compulsória de redução de emissões de GEE no mercado de gás natural, o CNPE **deverá realizar Análise de Impacto Regulatório, conforme Lei 13.874/2019, observando:**

.....
§ 7º A redução de emissões de GEE alcançadas pelo mercado voluntário de biometano ou de CGOBs deverá ser contabilizada para fins do cumprimento da meta de que trata o *caput* deste artigo e o § 1º.

§ 8º Para fins da definição da meta disposta no *caput* será considerada a oferta de gás natural fruto de produção nacional e importação,



excetuando-se os volumes referentes à autoprodução, autoimportação e as vendas ao segmento termelétrico.”

“Art. 18.

.....

Parágrafo único. No exercício da competência prevista no inciso II do *caput* deste artigo, deverão ser excluídos **da base de cálculo da meta prevista no art. 17 e** da obrigação os pequenos produtores e pequenos importadores de gás natural, nos termos da regulamentação da ANP.”

“Art. 19. O CGOB será concedido ao produtor ou ao importador de biometano que atender individualmente aos parâmetros definidos em regulamento, **condicionada ao pleno consumo do referido biometano em processos produtivos, sendo vedado a queima em flares ou a ventilação.**”

“Art. 20.

Parágrafo único. A emissão do CGOB estará condicionada à incorporação do atributo ambiental no inventário de gases de efeito estufa seguindo os padrões nacional e internacionais.”

“Art. 25.

Parágrafo único. (Suprimir)”

JUSTIFICAÇÃO

A redação aprovada pela Câmara dos Deputados ao Capítulo V do Projeto de Lei nº 528, de 2020, contemplou alterações muito relevantes para equalizar a viabilidade e a sustentabilidade futura do agora denominado “Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano”. Não obstante, apresenta-se aqui algumas modificações para melhor adequar a proposta ao seu objetivo final e preservar a segurança jurídica na produção, importação e comercialização do gás natural, assim como minimizar os impactos no preço deste insumo tão relevante para a reindustrialização e o crescimento social e econômico do país.



Quanto ao caput do artigo 17, cabe frisar que produtores e importadores de gás natural analisam diversas alternativas para a redução de suas emissões e adotam aquela, ou aquelas, que se mostrem mais eficientes para determinado modelo de negócio. A utilização de uma alternativa em detrimento de outra(s) mais eficiente(s) pode ter como resultado um custo maior de descarbonização para a empresa, refletindo-se na sociedade como um todo.

Há que se destacar, também, que produtores e importadores de gás natural não possuem qualquer controle sobre a “participação do biometano no consumo” de gás natural, razão pela qual qualquer obrigação nesse sentido se mostra temerária, sugerindo-se, assim, a substituição pelo termo “aquisição” no caput do artigo 17.

É importante salientar que já há um mercado voluntário de biometano, ou seja, há clientes que adquirem ou que desejam adquirir espontaneamente o biometano para descarbonizar suas operações. Seria muito negativo se o mandato obrigatório de que trata o Capítulo 5, retirasse disponibilidade deste mercado voluntário. Portanto, a alteração do §3º do artigo 15 e a inclusão do §8º visam deduzir da meta de redução de GEE e de aquisição mandatória de biometano, os volumes de biometano já comercializados no mercado voluntário.

Alertamos também para o problema de uma possível dupla contagem na definição da base de cálculo do volume de gás natural de referência, uma vez que a mesma molécula pode ser comercializada várias vezes ao longo da cadeia. Por esse motivo, a inclusão do §7º visa definir claramente a base sobre a qual incidirá a obrigação, contabilizando a oferta advinda de produção ou de importação.

Outro fator relevante se refere à abrangência das obrigações dispostas neste dispositivo, que devem ser direcionadas exclusivamente ao gás natural



comercializado pelos produtores e importadores e entregues às distribuidoras de gás ou consumidores livres. Entende-se que há necessidade de ajuste no texto para exclusão da obrigação imposta ao gás natural autoproduzido e auto importado, uma vez que esses projetos são muito específicos e muito sensíveis a custos adicionais que não terão como ser repassados ao consumidor final. A exclusão dos volumes de gás vendido ao segmento termoeletrico se deve a extrema variabilidade e falta de previsibilidade deste volume, que pode ser quase nulo em alguns anos e em outros (quando há alto despacho das termelétricas) vir a dobrar o volume de referência. Essa mesma variabilidade e imprevisibilidade se refletiria no volume de biometano a ser produzido para o mercado mandatório.

Outro ponto de extrema relevância, relacionado ao §4º do artigo 17, consiste nos diferentes conteúdos de gases de efeito estufa (GEEs) contidos no gás natural produzido e importado de diferentes fontes. O biometano não é neutro em emissões de GEEs no seu ciclo de produção e comercialização, havendo variação de conteúdo desses gases em razão de sua origem e logística. Por essa razão, recomenda-se que o CNPE realize uma Análise de Impacto Regulatório e estudo de mercado aprofundados, que considerem as emissões de GEEs ao longo da cadeia de valor do biometano e do gás natural, considerando, também, os impactos sobre as tarifas de energia elétrica.

Quanto ao parágrafo único do artigo 18, que já garante a exoneração da obrigação para os pequenos produtores e pequenos importadores de gás natural, é necessário que os volumes produzidos ou importados por esses agentes sejam também excluídos da base de cálculo da meta.

Em relação ao caput do artigo 19, a alteração visa garantir que os CGOBs sejam concedidos ao produtor de biometano unicamente quando o biometano é usado plenamente em processos produtivos, e desta forma se transforma em redução de emissões de GEEs. Por outro lado, caso uma parte do biometano produzido seja meramente ventilado ou queimado em *flares*, não



aferindo nenhuma vantagem em redução de emissões, essa parte não deve poder se traduzir em CGOBs.

No que tange à regulamentação de certificados de biometano disposta no caput do artigo 20, é necessário que fique claro que esses instrumentos só terão validade e aplicabilidade plena se condicionados a atributo ambiental, visto que ainda não são reconhecidos a nível internacional para o fim de incorporação de benefícios ambientais no inventário de gases de efeito estufa.

Por fim, no que concerne à penalidade disposta no *caput* do artigo 25, é importante que se deixe aberta a possibilidade de aplicação de outras penalidades, além das multas, observando-se uma dosimetria que leve em conta os princípios da razoabilidade e proporcionalidade, os quais ensinam que toda penalidade deve observar a relevância da ação ou omissão, a extensão do dano e a conduta do agente, sugerindo-se, assim, a supressão do parágrafo único desse artigo.

Sala das sessões, 7 de junho de 2024.

Senador Laércio Oliveira
(PP - SE)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Fernando Farias

EMENDA Nº - CI
(ao PL 528/2020)

Acrescente-se art. 33-1 ao Projeto, com a seguinte redação:

“Art. 33-1. O Poder Executivo estabelecerá mecanismos para assegurar a participação prioritária, na comercialização dos biocombustíveis de que trata esta Lei, daqueles fabricados a partir de matérias-primas produzidas pela agricultura familiar.”

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 Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, que trata da adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel comercializado com o consumidor final, diz o seguinte em seu art. 3º: “O biodiesel necessário à adição obrigatória ao óleo diesel deverá ser fabricado preferencialmente a partir de matérias-primas produzidas pela agricultura familiar, e caberá ao Poder Executivo federal estabelecer mecanismos para assegurar sua participação prioritária na comercialização no mercado interno”. Comando similar já constava da Lei nº 11.116, de 18 de maio de 2005, que dizia “O biodiesel necessário ao atendimento dos percentuais mencionados no caput deste artigo terá que ser processado, preferencialmente, a partir de matérias-primas produzidas por agricultor familiar, inclusive as resultantes de atividade extrativista”.



A partir dos citados permissivos legais, o Poder Executivo estabeleceu a obrigatoriedade de que 80% do biodiesel adicionado ao óleo diesel deve ser proveniente de matérias-primas produzidas pela agricultura familiar.

Assim, para que não haja desequilíbrio entre os biocombustíveis, e visando o fortalecimento cada vez maior da agricultura familiar, é importante que os outros biocombustíveis incentivados pelo PL do Combustível do Futuro, e não apenas o biodiesel, contribuam para o desenvolvimento da agricultura familiar.

Nesse sentido, peço apoio dos nobres Senadores e Senadoras à emenda que proponho para munir o Poder Executivo das ferramentas necessárias para tanto. Destaco que, com essa medida, não buscamos conferir benefício fiscal aos biocombustíveis, mas a priorização da agricultura familiar.

Sala da comissão, de de .

Senador Fernando Farias
(MDB - AL)





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Senador Astronauta Marcos Pontes

EMENDA Nº - CI
(ao PL 528/2020)

O artigo 30 do Projeto de Lei nº 528, de 2020, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“

Art.8º

.....

X - estimular a pesquisa e a adoção de novas tecnologias nas áreas de exploração, produção, transporte, refino e processamento, e na área de fontes renováveis de energia e seus sistemas associados de transmissão e distribuição, assim como melhores práticas de conservação e uso racional do petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis e de preservação do meio ambiente;

.....

Art. 23.....

.....

§4º Nos casos de grande volume de produção ou de grande rentabilidade, os contratados serão obrigados a realizar despesas qualificadas como pesquisa, desenvolvimento e inovação em montante equivalente a 1% (um por cento) do valor bruto da produção de cada campo, sendo 20% (vinte por cento) desse montante destinados a fontes renováveis de energia e bioprodutos.” (NR)



JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 9.478/1997 (Lei do Petróleo) estabelece como atribuição da ANP o estímulo à pesquisa e à adoção de novas tecnologias na exploração, produção, transporte, refino e processamento. Para tanto, a partir de 1998, a ANP incluiu nos contratos de exploração, desenvolvimento e produção de petróleo e gás natural uma Cláusula de Investimento em Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I). Esta cláusula estabelece para as empresas petrolíferas contratadas a obrigação de aplicar recursos em atividades qualificadas como PD&I, em montante que varia de 0,5% a 1% da receita bruta de produção, conforme as disposições específicas de cada modalidade de contrato (concessão, partilha de produção ou cessão onerosa).

A Lei do Petróleo, em seu Artigo 1º, inciso XVII, traça como objetivo “fomentar a pesquisa e o desenvolvimento relacionados à energia renovável”; porém, ao analisarmos os dados de destinação dos recursos da Cláusula de Investimento em Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I), observamos que esse objetivo é timidamente atendido.

Entre 2016 e 2022, o valor total da obrigação de investimentos em PD&I foi de R\$ 16,6 bilhões, sendo que, desse valor, apenas R\$ 331 milhões foram gastos com biocombustíveis, ou seja, apenas 2,36% dos recursos nesse período foram utilizados no desenvolvimento de pesquisas em biocombustíveis.

Em paralelo, o governo brasileiro se comprometeu, por meio de sua Contribuição Nacionalmente Determinada (NDCs), a reduzir as emissões de gases de efeito estufa em 48% até 2025 e em 53% até 2030, com o objetivo de alcançar emissão líquida zero em 2050.

Para atingir esses objetivos, a matriz energética precisará ampliar suas fontes renováveis, em especial os biocombustíveis, que têm um papel fundamental para descarbonizar o setor de transporte.

Nesse sentido, o atual texto do Programa Combustível do Futuro, em análise agora pelo Senado, instituiu uma série de medidas de desenvolvimento da indústria de biocombustíveis, dando destaque ao Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação – ProBioQAV, Programa Nacional de Diesel



Verde – PNDV, o Programa Nacional de Biometano e altera os limites máximo e mínimo do teor de mistura de biodiesel ao diesel comercializado ao consumidor final.

Importante destacar que o parecer, em seu Art. 3º, traz diretrizes para promoção da mobilidade sustentável de baixo carbono e do ProBioQAV, em destaque o inciso VII, “o fortalecimento do desenvolvimento tecnológico nacional, com aproveitamento econômico dos insumos disponíveis, do conhecimento científico e de sua aplicação”. Para que essa diretriz seja cumprida, é necessário a aplicação de aporte de recursos em pesquisa, desenvolvimento e inovação, tendo em vista os desafios presentes em cada biocombustível previsto na lei.

Ainda sobre o ProBioQAV, de acordo com dados do estudo intitulado “Análise Econômica de Diferentes Rotas de Produção de Combustíveis Sustentáveis de Aviação”, coordenado pela Agência de Cooperação Alemã (GIZ), Ministério de Ciência, Tecnologia e Inovação, e o Ministério de Minas e Energia, estimou-se que o impacto nas passagens seria no intervalo de 2 a 20%, aproximadamente, dependendo da rota tecnológica e matéria-prima utilizadas, para reduzir 10% das emissões dos combustíveis de aviação.

Sendo assim, somente com o investimento em pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica, será possível reduzir os custos de produção dos combustíveis sustentáveis de aviação e reduzir seu impacto ao consumidor final.

A mesma lógica pode ser empregada para outros biocombustíveis, em destaque os biocombustíveis avançados lignocelulósicos, como etanol de segunda geração, que possui um custo em média 20% superior ao etanol de primeira geração, conforme dados da “Avaliação das Condições Técnicas e Econômicas para a Produção em Larga Escala de Etanol de Segunda Geração” produzido pelo Subcomitê de Etanol de Segunda Geração do Comitê de Ciclo Otto e coordenado pela ABBI.

O mesmo relatório indica que as áreas estratégicas de produção de etanol de segunda geração necessitam grande aporte de recursos em PD&I para reduzir os custos de produção ao consumidor final, sendo biologia sintética,



enzimas, desenvolvimento de novas cepas de microrganismos adaptados às indústrias e escalonamento industrial.

Em paralelo, o Governo Federal busca ajustar as contas públicas, reduzindo o déficit fiscal para zero, ou seja, reduzir o déficit primário de R\$ 230 bilhões ocorrido em 2023, para zero em 2024. Para que a meta fiscal seja alcançada e os objetivos do programa combustível do futuro sejam atendidos, sem impactar nos custos da União, os investimentos em PD&I devem vir do setor privado, em especial do setor fóssil nacional.

Por essa razão, a destinação dos recursos da Cláusula de Investimento em Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I) deve ser ampliada para atender às diretrizes do Combustível do Futuro, sem impactar no orçamento público federal.

Neste sentido, sugiro a ampliação da participação das energias renováveis na Cláusula de Investimento em Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I) da Lei nº 9.478/1997 (Lei do Petróleo), acrescidos os bioprodutos na cobertura de áreas de pesquisa.

Sala da comissão, 12 de junho de 2024.

Senador Astronauta Marcos Pontes
(PL - SP)





SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora **TEREZA CRISTINA**

EMENDA Nº - CI
(ao PL 528/2020)

Art. 1º Dê-se, ao art. 13 do Projeto de Lei nº 528, de 2020, a seguinte redação.

“Art. 13. O CNPE estabelecerá, a cada ano, até 2037, o volume mínimo obrigatório de diesel verde, produzido a partir de matérias-primas exclusivamente derivadas de biomassa renovável, sendo o volume mínimo obrigatório obtido em relação ao volume total de diesel consumido, de forma agregada no território nacional, com os produtores ou importadores, devidamente autorizados pela ANP, como os responsáveis pelo cumprimento da obrigação elencada.

§ 1º O volume mínimo obrigatório de diesel verde em relação ao diesel consumido não poderá exceder o limite de 3% (três por cento), permitida adição voluntária de diesel verde superior a esse limite, e o interessado deverá comunicar seu uso à ANP.

§ 2º Para a definição do volume mínimo obrigatório de diesel verde, o CNPE observará:

I - as condições de oferta de diesel verde, incluídas a disponibilidade de matéria-prima, a capacidade e a localização da produção;

II - o impacto da participação volumétrica mínima obrigatória no preço ao consumidor final; e

III - a competitividade nos mercados internacionais do diesel verde produzido internamente.

§ 3º Na definição do percentual do volume obrigatório de diesel verde em relação ao óleo diesel comercializado, o CNPE deverá observar as seguintes diretrizes:



- I - otimização logística na distribuição e no uso do diesel verde;
e
II - busca pela adoção de mecanismos baseados em mercado.

JUSTIFICAÇÃO

O Diesel Verde é um combustível produzido por processos químicos derivados de matérias-primas renováveis, como gorduras de origem vegetal e animal, cana-de-açúcar, resíduos e outras biomassas, de modo que possibilita uma descarbonização ao longo de sua cadeia produtiva - quando comparado ao diesel tradicional e obtido por fontes fósseis.

Sendo assim, a política nacional prevista no PL do Combustível do Futuro busca garantir essa descarbonização. No entanto, a atual redação do Programa Nacional de Diesel Verde (PNDV) não define qual o elo da cadeia produtiva e de consumo será responsável por garantir esse mandato mínimo de mistura para posterior comercialização.

Esse ponto é especialmente importante do ponto de vista do custo de fiscalização e eficiência administrativa, além de segurança jurídica. Ao considerar que a cadeia produtiva fica cada vez mais pulverizada em um elo mais próximo do consumidor final, há um aumento na quantidade de partes que devem ser fiscalizadas acerca da mistura volumétrica de Diesel Verde e Diesel Fóssil e, portanto, um aumento dos custos administrativos envolvidos nesse sentido.

Para exemplificar essa situação, utiliza-se dados do Anuário Estatístico da ANP, referente aos dados de 2021, que demonstra que o número de produtores e concessionários ligados à atividade de produção petrolífera foi de 62 empresas. Ao se considerar o número de distribuidoras, especificamente em relação ao mercado de óleo diesel, esse valor salta para 136.

Tais dados corroboram que a adoção de uma fiscalização em um elo posterior ao de produção indicaria um aumento de custos para controle e inspeção das autoridades públicas, o que contraria o Princípio da Eficiência, sedimentado no art. 37 da Constituição Federal e jurisprudência dos Tribunais.



Por essas razões ora expostas, peço apoio dos nobres pares para aprovação desta emenda.

Sala da comissão,

Senadora **TEREZA CRISTINA**
(PP - MS)



PL 528/2020
00012

EMENDA Nº – CI
(ao PL nº 528, de 2020)

SF/24167.41598-07

Dispõe sobre a promoção da mobilidade sustentável de baixo carbono e a captura e a estocagem geológica de dióxido de carbono; institui o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), o Programa Nacional de Diesel Verde (PNDV) e o Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano; e altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, 9.847, de 26 de outubro de 1999, 8.723, de 28 de outubro de 1993, 13.033, de 24 de setembro de 2014, e 14.300, de 6 de janeiro de 2022.

Modifique-se o Projeto de Lei nº 528, de 2020, com modificação da Ementa, do Art. 1º e acréscimo, onde couber, de dispositivo modificativo da Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022:

“Art. 1º

.....

V – iguala o prazo de 30 (trinta) meses para que os minigeradores iniciem a injeção de energia, independentemente qualquer fonte.”

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.

.....”



Assinado eletronicamente, por Sen. Irajá

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5042573916>

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 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.



Assinado eletronicamente, por Sen. Irajá

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5042573916>

EMENDA Nº
(ao PL 528/2020)

Acrescentem-se §§ 2º a 4º ao art. 25 do Projeto, com a seguinte redação:

“**Art. 25.**

.....

§ 2º Por opção do autuado a multa aplicada conforme estabelecido no *caput* poderá ser convertida em depósito no Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico - FNDIT, administrado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, em valor a ela equivalente, com desconto estabelecido em regulamento.

§ 3º Para efeito do disposto no §1º, o depósito dos recursos no FNDIT deverá ser feito pelo infrator e seguirá o padrão de encargos da multa original.

§ 4º Compete ao Conselho Diretor do FNDIT definir o percentual de desconto sobre o montante equivalente à multa aplicada para fins de depósito dos recursos no referido fundo”

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 Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico – FNDIT teve autorização para ser constituído pelo BNDES no Artigo 29º da Lei 14.902, de 27 de Junho de 2024, que institui o Programa de Mobilidade Verde e Inovação – MOVER. O FNDIT tem a finalidade de captar recursos oriundos de políticas industriais para a utilização em apoio financeiro aos programas e aos projetos prioritários de desenvolvimento industrial, científico e tecnológico, sendo instituído como um fundo de natureza privada a ser administrado pelo Banco. Seguirá diretrizes definidas em regulamentação a ser expedida por ato do MDIC e pelo seu Conselho Diretor a ser designado.



A vantagem de centralizar fontes advindas de contrapartidas de P,D&I ou multas associadas a incentivos fiscais relacionadas à diferentes instrumentos de política industrial é diversa para os diferentes atores das políticas públicas:

a) na ótica do Governo Federal, maior facilidade para gerir os recursos e apoiar projetos estruturantes, evitando-se pulverizações excessivas que inibem o potencial de impacto no apoio governamental; também facilita a prestação de contas e transparência uma vez que a totalidade dos recursos terá um só administrador;

b) na ótica do BNDES, a possibilidade de obter fontes para operações não reembolsáveis ou crédito com condições incentivadas permitirá o casamento com as necessidades de projetos de P,D&I que, dado seu risco, não encontram apoio adequado nas linhas de crédito ordinárias;

c) na ótica das empresas, cria-se uma opção para o cumprimento das obrigações oriundas da contrapartida de incentivos que recebem em cada política pública, com recursos que irão retornar para o desenvolvimento da própria indústria, facilitando sua execução.

No caso do PL do Combustível do Futuro, a inclusão do FNDIT permitirá a possibilidade de depósito no Fundo de eventuais multas associadas, que serão revertidas para apoio financeiro de projetos de combustíveis mais sustentáveis. Esses recursos não serão contingenciados por ser um fundo de natureza privada e poderiam ser aplicados, portanto, na sua integralidade nas prioridades do PL de combustível do futuro. Em adição, a proposta prevê a possibilidade de desconto sobre o valor original das multas devidas, o que tornará o FNDIT uma opção financeiramente interessante aos eventuais devedores.

A destinação de recursos ao FNDIT será uma fonte constante e perene para contribuir com o desenvolvimento sustentável e a descarbonização da economia. O Brasil tem potencial de liderar a agenda de sustentabilidade e para isso é essencial que se crie fontes de financiamento reembolsáveis e não reembolsáveis adequados a essa aspiração. O Brasil pode liderar a agenda de transição energética e, com recursos disponíveis e adequados, poderá fazer isso de forma mais robusta.



Sala das sessões, 13 de agosto de 2024.



Assinado eletronicamente, por Sen. Beto Faro

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8671779633>

EMENDA Nº - CI
(ao PL 528/2020)

Acrescente-se parágrafo único ao art. 19 do Projeto, com a seguinte redação:

“Art. 19.

Parágrafo único. O volume de biometano utilizado para queima em *flares* ou ventilação não fará jus ao CGOB.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta tem como objetivo restaurar a redação original do artigo 19, trazendo para o parágrafo único as melhorias de texto sobre a concessão do Certificado de Garantia de Origem (CGOB), assegurando sua rastreabilidade e credibilidade.

O texto aprovado na Câmara dos Deputados deixou para o regulamento definir os parâmetros para a concessão de CGOB. O relatório apresentado na Comissão de Infraestrutura do Senado, por sua vez, estabeleceu que emissão está condicionada à “oferta do referido biometano no mercado nacional, incluído o consumo próprio, excluída a queima em *flares* ou a ventilação.”

Pois bem. A previsão de que o biometano deve ser ofertado no mercado nacional para que seja possível a emissão do CGOB é desnecessária porque o art. 20 do próprio projeto de lei estabelece que deve ser garantia a credibilidade e a rastreabilidade do COGB. Para garantir a rastreabilidade, é indispensável que o certificado seja emitido apenas quando comercializado, através da apresentação de nota fiscal. Sem nota fiscal, é impossível garantir a rastreabilidade da produção de biometano certificada. Sem rastreabilidade, não há credibilidade e o certificado não terá valor.

De outro lado, permitir a emissão de CGOB para todo autoconsumo é um problema, pois não é possível rastrear o biometano autoproduzido, ou seja, aquele que é produzido e consumido dentro do próprio estabelecimento



do produtor. Nesse caso, o consumo de biometano poderia ser registrado nos inventários de outra forma, mas não justificaria a emissão do certificado, exceto se houvesse comercialização e a correspondente emissão de nota fiscal. Assim, entende-se importante tirar tal previsão, para garantir que o certificado seja aceito no mercado nacional e internacional por ter credibilidade.

Com relação à proibição da emissão de CGOB para o biometano queimado em *flare* ou ventilado, não há óbice para a manutenção dessa restrição no texto, muito embora essa prática não exista para o biometano. O custo da purificação do biogás para transformá-lo em biometano é muito alto para que seja simplesmente queimado, especialmente quando exigida nota fiscal para a emissão do certificado. Quando entendem necessário, o produtor queima o próprio biogás, um produto de menor valor agregado, do que o biometano.

Assim, restaurou-se a redação original aprovada na Câmara dos Deputados para o art. 19 e incluiu-se um parágrafo único para prever especificamente a emissão de CGOB em caso de *flare* e ventilação.

Dessa forma, solicitamos aos nobres pares o apoio para a aprovação da presente Emenda.

Sala da comissão, 20 de agosto de 2024.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)



EMENDA Nº - CI
(ao PL 528/2020)

Suprima-se o § 7º do art. 17 do Projeto de Lei nº 528/2020.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta tem como objetivo suprimir a exclusão do consumo flexível de usinas termelétricas conectadas ao Sistema Interligado Nacional (SIN) da meta compulsória de redução de gases de efeito estufa (GEE) no mercado de gás natural.

O texto do projeto de lei aprovado na Câmara dos Deputados definiu que a base de cálculo da meta de descarbonização é todo o consumo de gás natural do país em determinado ano. O relatório criou uma exceção para o consumo de gás natural não flexível nas termelétricas, que resultará na redução da base de cálculo da meta de descarbonização do setor de gás natural, o que significará menor descarbonização. Diante da aceleração das mudanças climáticas e seus consequentes prejuízos, reduzir os esforços de descarbonização é um risco inaceitável para a nossa sociedade.

Além disso, essa medida impactará negativamente o desenvolvimento do mercado de biometano, que tem o potencial de trazer mais de R\$ 120 bilhões em investimentos para o país e criar 800 mil empregos.

A justificativa apresentada para essa exclusão é a imprevisibilidade da demanda, especialmente em função das crises hidrológicas enfrentadas pelo país, que resultaram em maior uso das térmicas em alguns anos. Contudo, essa justificativa é infundada, pois a meta de descarbonização será baseada no consumo do ano anterior à resolução do CNPE que a definirá. Dessa forma, o produtor ou importador de gás terá conhecimento prévio do volume percentual de biometano que precisará adquirir.

Além disso, como não haverá obrigatoriedade de mistura de biometano no gás natural, e considerando a existência de um mercado de



Certificados de Garantia de Origem de Biometano (CJOB), a meta poderá ser facilmente cumprida por meio desses certificados, que estarão disponíveis para compra e venda no mercado de capitais.

Ademais, a justificativa para a emenda não incluiu uma análise de impacto regulatório adequada, nem apresentou estimativas do volume de gás natural que seria excluído da base de cálculo. Tampouco há informações disponíveis nos sites da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), do Operador Nacional do Sistema (ONS) ou do Ministério de Minas e Energia (MME) sobre o volume de gás flexível que permitiria calcular o impacto a curto prazo antes da leitura do relatório.

Considerando essa falta de informação e tomando como base o consumo termelétrico do ano de 2023, quando houve pouco despacho de térmicas para atendimento ao SIN, as usinas termelétricas representaram cerca de 20% da demanda total de gás natural, ou seja, 11,8 milhões de m³/dia. Nos últimos dez anos, a demanda termelétrica alcançou uma média de 46,84 milhões de m³/dia, um volume extremamente significativo para ser ignorado na meta de descarbonização do setor e no contexto do Acordo de Paris. A média de consumo flexível nos últimos 10 anos foi de 20 milhões de m³/dia, o que significa que o país poderá emitir 3,64 milhões de toneladas de GEE ao ano, emissões que poderiam ser evitadas sem essa alteração no texto aprovado pela Câmara dos Deputados.

Portanto, é essencial que o volume flexível das termelétricas não seja excluído da meta de descarbonização. Ignorar esse consumo reduzirá a base de cálculo, enfraquecendo os esforços para diminuir as emissões de gases de efeito estufa e comprometendo os compromissos ambientais do Brasil, além de prejudicar o desenvolvimento do mercado de biometano, um setor com grande potencial econômico e de geração de empregos. Manter a inclusão desse volume é crucial para garantir a eficácia das metas de descarbonização e promover um desenvolvimento energético sustentável.

Dessa forma, solicitamos aos nobres pares o apoio para a aprovação da presente Emenda.



Sala da comissão, 20 de agosto de 2024.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)



Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4092168459>

EMENDA Nº - CI
(ao PL 528/2020)

Suprima-se o § 7º do art. 17 do Projeto de Lei nº 528/2020.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta tem como objetivo suprimir a exclusão do consumo flexível de usinas termelétricas conectadas ao Sistema Interligado Nacional (SIN) da meta compulsória de redução de gases de efeito estufa (GEE) no mercado de gás natural.

O texto do projeto de lei aprovado na Câmara dos Deputados definiu que a base de cálculo da meta de descarbonização é todo o consumo de gás natural do país em determinado ano. O relatório criou uma exceção para o consumo de gás natural não flexível nas termelétricas, que resultará na redução da base de cálculo da meta de descarbonização do setor de gás natural, o que significará menor descarbonização. Diante da aceleração das mudanças climáticas e seus consequentes prejuízos, reduzir os esforços de descarbonização é um risco inaceitável para a nossa sociedade.

Além disso, essa medida impactará negativamente o desenvolvimento do mercado de biometano, que tem o potencial de trazer mais de R\$ 120 bilhões em investimentos para o país e criar 800 mil empregos.

A justificativa apresentada para essa exclusão é a imprevisibilidade da demanda, especialmente em função das crises hidrológicas enfrentadas pelo país, que resultaram em maior uso das térmicas em alguns anos. Contudo, essa justificativa é infundada, pois a meta de descarbonização será baseada no consumo do ano anterior à resolução do CNPE que a definirá. Dessa forma, o produtor ou importador de gás terá conhecimento prévio do volume percentual de biometano que precisará adquirir.

Além disso, como não haverá obrigatoriedade de mistura de biometano no gás natural, e considerando a existência de um mercado de



Certificados de Garantia de Origem de Biometano (CJOB), a meta poderá ser facilmente cumprida por meio desses certificados, que estarão disponíveis para compra e venda no mercado de capitais.

Ademais, a justificativa para a emenda não incluiu uma análise de impacto regulatório adequada, nem apresentou estimativas do volume de gás natural que seria excluído da base de cálculo. Tampouco há informações disponíveis nos sites da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), do Operador Nacional do Sistema (ONS) ou do Ministério de Minas e Energia (MME) sobre o volume de gás flexível que permitiria calcular o impacto a curto prazo antes da leitura do relatório.

Considerando essa falta de informação e tomando como base o consumo termelétrico do ano de 2023, quando houve pouco despacho de térmicas para atendimento ao SIN, as usinas termelétricas representaram cerca de 20% da demanda total de gás natural, ou seja, 11,8 milhões de m³/dia. Nos últimos dez anos, a demanda termelétrica alcançou uma média de 46,84 milhões de m³/dia, um volume extremamente significativo para ser ignorado na meta de descarbonização do setor e no contexto do Acordo de Paris. A média de consumo flexível nos últimos 10 anos foi de 20 milhões de m³/dia, o que significa que o país poderá emitir 3,64 milhões de toneladas de GEE ao ano, emissões que poderiam ser evitadas sem essa alteração no texto aprovado pela Câmara dos Deputados.

Portanto, é essencial que o volume flexível das termelétricas não seja excluído da meta de descarbonização. Ignorar esse consumo reduzirá a base de cálculo, enfraquecendo os esforços para diminuir as emissões de gases de efeito estufa e comprometendo os compromissos ambientais do Brasil, além de prejudicar o desenvolvimento do mercado de biometano, um setor com grande potencial econômico e de geração de empregos. Manter a inclusão desse volume é crucial para garantir a eficácia das metas de descarbonização e promover um desenvolvimento energético sustentável.

Dessa forma, solicitamos aos nobres pares o apoio para a aprovação da presente Emenda.



Sala da comissão, 19 de agosto de 2024.

Senador Otto Alencar
(PSD - BA)



Assinado eletronicamente, por Sen. Otto Alencar

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5446411250>



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador ESPERIDIÃO AMIN

EMENDA Nº - CI
(ao PL 528/2020)

Dê-se ao inciso II do *caput* do art. 16 do Projeto a seguinte redação:

“Art. 16.

.....

II – incentivar a fabricação, a comercialização, a aquisição e a utilização de veículos pesados e máquinas agrícolas e de outros veículos movidos a Gás natural Veicular/Metano, bem como a conversão de veículos movidos a outros combustíveis para Gás Natural Veicular/Metano e a substituição de motor a diesel usado em veículo por motor novo movido a metano homologado pelos órgãos certificadores;

..... ”

JUSTIFICAÇÃO

A sugestão de Emenda ora proposta tem por objetivo aperfeiçoar a legislação relacionada ao aproveitamento do biometano como alternativa para alcançar os compromissos climáticos, especialmente no setor de transporte e de pesados/bens de capital. Para assegurar a clareza e a eficácia das medidas propostas, é essencial incluir o termo "gás natural" no texto do Projeto de Lei nº 528,2020, haja vista a sua complementariedade com o biometano e por se tratar de uma solução eficiente de transição energética.

Com foco na descarbonização da matriz energética, é relevante opções alternativas, porém complementares e eficientes para renovação da frota de pesados, ampliando a utilização de biocombustíveis. Neste sentido, o texto aprovado na Câmara propôs, dentre vários mecanismos, que futuras políticas



públicas tenham como norte o investimento na fabricação, comercialização e aquisição de máquinas e equipamentos que utilizem biometano e também propôs a troca de motores usados a diesel por motores novos movidos a biometano, em uma alternativa viável à Renovação de Frota.

Sendo a ação de maior impacto da redução das emissões dos Gases de Efeito Estufa (GEE), a Renovação de 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 (vide últimas tentativas de Renovação de Frota buscadas nos últimos anos pelos Governos Federais).

Por isso, é importante identificar passos de renovação acessível. Para a redução de consumo de combustível, aumento de durabilidade e redução de emissões de GEE e de poluentes, deve-se ser incentivada a possibilidade, e não a obrigatoriedade, da 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 (que utiliza tanto o GNV quanto o Biometano). Essa troca representa cerca de 25% de redução das emissões de CO₂eq quando utilizado gás natural (fóssil), e 95% quando utilizado o biometano (biocombustível oriundo de dejetos de animais ou restos de alimentos).

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 é reduzida, com emissão zero de particulado. Sendo assim, se faz necessário para o bom caminho da Transição Energética viável, que o Gás Natural seja considerado no texto, sendo complementar ao Biometano (metano).



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 ou resto de alimentos para a produção de combustível sustentável, no caso o biometano, como fonte energética para a frota circular.

O biometano é tecnicamente equivalente ao gás natural e pode ser utilizado de forma intercambiável com ele. A infraestrutura para o gás natural veicular, incluindo gasodutos, sistemas de GNC (gás natural comprimido) e GNL (gás natural liquefeito), é a mesma utilizada para o biometano. Desse modo, a menção ao GNV no texto do Projeto de Lei destaca essa compatibilidade e esclarece que o biometano pode ser integrado sem a necessidade de modificações significativas na infraestrutura existente. Essa inclusão garantirá uma abordagem mais completa e eficaz, promovendo o biometano como uma alternativa energética sustentável e alinhada com a infraestrutura existente.

Para tanto, solicitamos ao relator e aos nobres pares o apoio para a aprovação da presente Emenda.

Sala da comissão, 20 de agosto de 2024.

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador ESPERIDIÃO AMIN

EMENDA Nº
(ao PL 528/2020)

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 26; e suprimam-se os §§ 1º e 2º do art. 26 do Projeto, nos termos a seguir:

“Art. 26. A atividade econômica da indústria de estocagem geológica de dióxido de carbono e da etapa de transporte por meio de dutos serão disciplinadas por esta lei e pela regulação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP)’.

§ 1º (Suprimir)

§ 2º (Suprimir)

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A emenda proposta visa suprimir a previsão de criação de competência da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) especificamente para a regulação da rota de captura de dióxido de carbono (CO₂), mantendo a regulação pela ANP restrita às atividades de estocagem geológica e transporte por meio de dutos. Esta medida se justifica por diversas razões fundamentais. Primeiramente, a captura de CO₂, para quaisquer finalidades, já é atualmente realizada no Brasil, sem a necessidade de uma regulação específica. Ao definir uma regulamentação específica para a captura destinada exclusivamente ao armazenamento, engessamos os modelos de negócio relacionados à captura criando uma situação na qual o agente econômico precisará decidir e declarar a priori o destino do CO₂ capturado, o que reduz



significativamente a flexibilidade operacional necessária em um campo sujeito a rápidas mudanças tecnológicas e de mercado.

Além disso, a criação de uma regulação específica para a captura com o intuito exclusivo de armazenamento pode representar um aumento nos custos de transação, impactando negativamente a competitividade da indústria nacional. Esses custos adicionais podem colocar as empresas nacionais em desvantagem em relação aos seus concorrentes internacionais, onde tais regulamentações específicas podem não existir. A dinâmica do mercado de captura e utilização de CO₂ é tal que a flexibilidade na definição do uso do CO₂ capturado é essencial para a inovação e para a viabilidade econômica de novos modelos de negócio. Portanto, é imperativo que a legislação não imponha restrições desnecessárias que possam estagnar o desenvolvimento tecnológico e econômico neste setor vital.

A proposta desta emenda é, portanto, garantir que a regulamentação se mantenha alinhada com as necessidades práticas e econômicas do setor, promovendo um ambiente regulatório que favoreça o avanço tecnológico, a inovação e a competitividade econômica, sem sobrecarregar os agentes econômicos com exigências regulatórias que não se traduzam em benefícios claros para o meio ambiente ou para a economia.

Para tanto, solicitamos ao relator e aos nobres pares o apoio para a aprovação da presente Emenda.

Sala da comissão, 27 de agosto de 2024.

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador ESPERIDIÃO AMIN

EMENDA Nº (ao PL 528/2020)

Inclua-se o seguinte § ao art. 29, do Projeto de Lei nº 528 de 2020:

§X Os titulares de contratos de concessão, partilha de hidrocarbonetos, ou concessão de lavra minerais, terão prioridade nos direitos de injeção de CO₂ nas áreas sob os contratos em que sejam titulares

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca assegurar a prioridade dos titulares de contratos de concessão, partilha de hidrocarbonetos, ou concessão de lavra nos direitos de injeção de dióxido de carbono (CO₂) nas áreas em que já possuem operações estabelecidas. Esta medida é essencial para evitar potenciais conflitos e confusões relacionadas à responsabilidade ambiental e judicialização decorrente da sobreposição de atividades de injeção de CO₂ e exploração de recursos naturais em uma mesma área geográfica.

A interação entre as atividades de injeção de CO₂ e exploração de petróleo, gás ou minérios pode resultar em complexidades significativas, prejudicando não somente as operações correntes, mas também dificultando a atribuição de responsabilidades em casos de risco ambiental. A prioridade conferida aos titulares de contratos existentes facilita a gestão desses riscos, uma vez que esses agentes já possuem conhecimento detalhado das características geológicas e operacionais da área.

Além disso, permitir que tais titulares de contratos de concessão tenham prioridade na injeção de CO₂ pode tornar a operação mais eficiente e econômica. Utilizando as informações e infraestrutura já desenvolvidas por esses



operadores, a implementação da injeção de CO₂ pode ser realizada de maneira mais eficaz, reduzindo custos e maximizando a utilização dos recursos disponíveis.

Por essas razões, solicita-se aos nobres pares o apoio para a aprovação desta emenda, que tem o intuito de promover uma gestão mais integrada e eficiente das atividades de exploração e injeção de CO₂, alinhando interesses ambientais e econômicos em prol do desenvolvimento sustentável.

Sala da comissão, 27 de agosto de 2024.

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)





SENADO FEDERAL

EMENDA Nº
(ao PL 528/2020)

O art. 19 do Projeto de Lei nº 528/2020 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 19. O CGOB será concedido ao produtor ou ao importador de biometano que atender individualmente aos parâmetros definidos em regulamento.

Parágrafo único. O volume de biometano utilizado para queima em *flares* ou ventilação não fará jus ao CGOB.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta tem como objetivo restaurar a redação original do artigo 19, trazendo para o parágrafo único as melhorias de texto sobre a concessão do Certificado de Garantia de Origem (CGOB), assegurando sua rastreabilidade e credibilidade.

O texto aprovado na Câmara dos Deputados deixou para o regulamento definir os parâmetros para a concessão de CGOB. O relatório apresentado na Comissão de Infraestrutura do Senado, por sua vez, estabeleceu que emissão está condicionada à “oferta do referido biometano no mercado nacional, incluído o consumo próprio, excluída a queima em *flares* ou a ventilação.”



Pois bem. A previsão de que o biometano deve ser ofertado no mercado nacional para que seja possível a emissão do CGOB é desnecessária porque o art. 20 do próprio projeto de lei estabelece que deve ser garantia a credibilidade e a rastreabilidade do COGB. Para garantir a rastreabilidade, é indispensável que o certificado seja emitido apenas quando comercializado, através da apresentação de nota fiscal. Sem nota fiscal, é impossível garantir a rastreabilidade da produção de biometano certificada. Sem rastreabilidade, não há credibilidade e o certificado não terá valor.

De outro lado, permitir a emissão de CGOB para todo autoconsumo é um problema, pois não é possível rastrear o biometano autoproduzido, ou seja, aquele que é produzido e consumido dentro do próprio estabelecimento do produtor. Nesse caso, o consumo de biometano poderia ser registrado nos inventários de outra forma, mas não justificaria a emissão do certificado, exceto se houvesse comercialização e a correspondente emissão de nota fiscal. Assim, entende-se importante tirar tal previsão, para garantir que o certificado seja aceito no mercado nacional e internacional por ter credibilidade.

Com relação à proibição da emissão de CGOB para o biometano queimado em *flare* ou ventilado, não há óbice para a manutenção dessa restrição no texto, muito embora essa prática não exista para o biometano. O custo da purificação do biogás para transformá-lo em biometano é muito alto para que seja simplesmente queimado, especialmente quando exigida nota fiscal para a emissão do certificado. Quando entendem necessário, o produtor queima o próprio biogás, um produto de menor valor agregado, do que o biometano.

Assim, restaurou-se a redação original aprovada na Câmara dos Deputados para o art. 19 e incluiu-se um parágrafo único para prever especificamente a emissão de CGOB em caso de *flare* e ventilação.

Sala das sessões, 28 de agosto de 2024.

Senador Astronauta Marcos Pontes
(PL - SP)





SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Augusta Brito

EMENDA Nº - CI
(ao PL 528/2020)

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

Item 1 – Dê-se nova redação ao *caput* do art. 3º, ao inciso I do *caput* do art. 3º e ao inciso II do *caput* do art. 16; e acrescentem-se § 8º ao art. 10 e § 5º ao art. 13 do Projeto, nos termos a seguir:

“**Art. 3º** São diretrizes para promoção da mobilidade sustentável de baixo carbono e dos Programas previstos nesta Lei:

I – integração das políticas públicas para incremento da eficiência de produção dos combustíveis líquidos ou gasosos de baixa emissão ou da energia elétrica e dos dispositivos de geração de potência como motores a combustão, elétricos, turbinas e células a combustível;

.....”

“**Art. 10.**

.....

§ 8º O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) regulamentará a adição de percentual mínimo de hidrogênio verde na composição do combustível sustentável de aviação (SAF) e e-metanol.”

“**Art. 13.**

.....

§ 5º O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) regulamentará percentual mínimo de participação do hidrogênio verde no processamento da matéria-prima utilizada na produção do diesel verde de que trata o *caput* deste artigo.”

“**Art. 16.**

.....



II – incentivar a fabricação, a comercialização, a aquisição e a utilização de veículos pesados e máquinas agrícolas e de outros veículos movidos a metano, bem como a conversão de veículos movidos a outros combustíveis para metano e a substituição de motor a diesel usado em veículo por motores movidos a biometano ou hidrogênio verde;

.....”

Item 2 – Acrescente-se § 3º ao art. 1º da Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, na forma proposta pelo art. 33 do Projeto, nos termos a seguir:

“**Art. 1º**

.....

§ 3º O diesel verde também poderá ser considerado para fins do atingimento dos percentuais estabelecidas no caput deste artigo.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O mundo vive um momento de transformação energética em face do processo de alteração climática, sendo necessária a priorização de fontes energéticas e tecnologias de baixa intensidade de carbono. Nesse sentido, recentemente foi tornado Lei no Brasil o Marco Regulatório do Hidrogênio de Baixo Carbono (Lei 14.948, de 02 de agosto de 2024). A referida norma traz, entre outros elementos, a definição de diferentes tipos de hidrogênio, entre eles o “Hidrogênio Verde”. O Brasil tem um enorme potencial para atrair investimentos nesse segmento e, dessa forma, alavancar o desenvolvimento econômico sustentável em nosso território.

Os desafios para a implementação de uma nova indústria, no entanto, são enormes, em particular considerando o contexto internacional de disputa pela liderança na corrida da transição energética. Para que possamos consolidar nossa posição de protagonismo nesse processo, precisamos de políticas públicas arrojadas e concretas que impulsionem essa indústria sob duas óticas: i) mecanismos de fomento; ii) indução de demanda.



Nesse esteio, o Projeto de Lei 528/2020, justamente através de diversos mecanismos de indução de demanda, representa uma grande oportunidade de significativos avanços no arcabouço regulatório e nas condições mercadológicas necessárias para impulsionar novas tecnologias baseadas na economia verde,

Assim, a inclusão do hidrogênio no âmbito do referido Projeto de Lei, se coaduna integralmente tanto com o propósito de se desenvolver demanda interna por este produto quanto com o objetivo de se promover uma descarbonização da economia brasileira. Para tanto, sugerimos:

1. Previsão de que o CNPE regulamente a participação do hidrogênio verde na composição do (*Sustainable Aviation Fuel* – SAF) e no processamento das matérias-primas utilizadas na produção do diesel verde.
2. Possibilidade de que o diesel verde possa ser utilizado para fins de cumprimento dos percentuais de mistura do biodiesel no óleo diesel.
3. Substituição de motor a diesel por motores a hidrogênio verde.

Sem a implementação de mecanismos dessa natureza, o Brasil incorrerá em grave risco de perder a capacidade de atração de vultuosos investimentos e de promover sua reindustrialização verde, desenvolvimento social e tecnológico.

Neste espírito, propomos a presente proposta de Emenda e contamos com o apoio dos nobres pares para a sua aprovação.

Sala da comissão, 30 de agosto de 2024.

Senadora Augusta Brito
(PT - CE)





SENADO FEDERAL

EMENDA Nº - CI
(ao PL 528/2020)

Dê-se nova redação ao § 1º do art. 9º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, na forma proposta pelo art. 32 do Projeto; e ao § 2º do art. 1º da Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, na forma proposta pelo art. 33 do Projeto, nos termos a seguir:

“Art. 32.....

‘Art. 9º.....

.....

§ 1º O Poder Executivo poderá reduzir o percentual referido no caput deste artigo até o limite de 22% (vinte e dois por cento), ou elevá-lo a 35% (trinta e cinco por cento), desde que constatada a sua viabilidade técnica, mecânica e laboratorial, assegurada a participação de interessados no processo, na forma do regulamento.

.....’ (NR)”

“Art. 33.....

‘Art. 1º.....

.....

§ 2º Poderá ser estabelecido percentual obrigatório de adição de biodiesel superior a 15% (quinze por cento) desde que constatada sua viabilidade técnica, mecânica e laboratorial, assegurada a participação de interessados no processo na forma do regulamento.

.....’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

Ao determinar o aumento da porcentagem da mistura do biodiesel ao diesel sem a devida verificação, com testagem sobre a viabilidade técnica, mecânica e laboratorial, o legislador impõe a sociedade uma elevação de custos em diversos setores, mas especialmente no transporte público e no transporte de cargas. Em um país continental, no qual 65% dos seus produtos passam por rodovias, a imposição ao transportador da utilização de um produto sem a devida verificação pode inviabilizar o transporte de pessoas e cargas.

A imposição irá gerar prejuízos mecânicos e elevação de emissão de poluentes. Segundo estudo elaborado pela Universidade de Brasília (UNB) a adição elevada do biodiesel ao diesel prejudica o mecanismo dos motores e eleva o gasto do combustível.

Ainda segundo os dados da UNB a elevação da porcentagem da mistura também gera um aumento do consumo do combustível pelos veículos. Isso significa que um veículo irá rodar menos quilômetros com o mesmo volume de combustível. Um consumo maior de combustível gera automaticamente o aumento da emissão de gases poluentes. Nesse sentido, até mesmo o objetivo ambiental do biocombustível não será atingido.

O que a emenda busca garantir é a qualidade do produto utilizado e evitar um forte impacto econômico e ambiental. Não se pode impor ao consumidor um produto que pode gerar prejuízos às empresas e à sociedade como um todo. O aumento do custo impactará no transporte, na alimentação e na vida dos brasileiros.

Sala da comissão, 2 de setembro de 2024.

Senador Laércio Oliveira
(PP - SE)





SENADO FEDERAL

EMENDA Nº - CI
(ao PL 528/2020)

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

Item 1 – Dê-se nova redação ao *caput* do § 1º do art. 9º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, como proposto pelo art. 32 do Projeto, nos termos a seguir:

“**Art. 9º**

§ 1º O Poder Executivo poderá reduzir o percentual referido no *caput* deste artigo até o limite de 22% (vinte e dois por cento), ou elevá-lo a 35% (trinta e cinco por cento), desde que constatada a sua viabilidade técnica, mecânica e laboratorial, assegurada a participação de interessados no processo, na forma do regulamento.

.....” (NR)

Item 2 – Dê-se nova redação ao § 2º do art. 1º da Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, como proposto pelo art. 33 do Projeto, nos termos a seguir:

“**Art. 1º**

.....

§ 2º Poderá ser estabelecido percentual obrigatório de adição de biodiesel superior a 15% (quinze por cento) desde que constatada sua viabilidade técnica, mecânica e laboratorial, assegurada a participação de interessados no processo na forma do regulamento.

.....” (NR)



JUSTIFICAÇÃO

Ao determinar o aumento da porcentagem da mistura do biodiesel ao diesel sem a devida verificação, com testagem sobre a viabilidade técnica, mecânica e laboratorial, o legislador impõe a sociedade uma elevação de custos em diversos setores, mas especialmente no transporte público e no transporte de cargas. Em um país continental, no qual 65% dos seus produtos passam por rodovias, a imposição ao transportador da utilização de um produto sem a devida verificação pode inviabilizar o transporte de pessoas e cargas.

A imposição irá gerar prejuízos mecânicos e elevação de emissão de poluentes. Segundo estudo elaborado pela Universidade de Brasília (UNB) a adição elevada do biodiesel ao diesel prejudica o mecanismo dos motores e eleva o gasto do combustível.

Ainda segundo os dados da UNB a elevação da porcentagem da mistura também gera um aumento do consumo do combustível pelos veículos. Isso significa que um veículo irá rodar menos quilômetros com o mesmo volume de combustível. Um consumo maior de combustível gera automaticamente o aumento da emissão de gases poluentes. Nesse sentido, até mesmo o objetivo ambiental do biocombustível não será atingido.

O que a emenda busca garantir é a qualidade do produto utilizado e evitar um forte impacto econômico e ambiental. Não se pode impor ao consumidor um produto que pode gerar prejuízos às empresas e à sociedade como um todo. O aumento do custo impactará no transporte, na alimentação e na vida dos brasileiros.

Sala da comissão, 2 de setembro de 2024.

Senador Jorge Kajuru
(PSB - GO)





SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Confúcio Moura

EMENDA Nº (ao PL 528/2020)

Dê-se a seguinte redação ao art. 26 do Projeto de Lei nº 528, de 2020 e suprima-se o § 5º do art. 26:

“Art. 26. A atividade econômica da indústria de estocagem geológica de dióxido de carbono e das etapas de captura, movimentação por meio de dutos serão disciplinadas por esta lei e pela regulação da ANP.”

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei do Combustível do Futuro busca a descarbonização da matriz de combustíveis brasileira. A proposta de Emenda consiste em substituir o termo “transporte” **pelo termo “movimentação”**, de forma a harmonizar o texto do modelo proposto com os termos técnicos utilizados pelas normas vigentes.

A proposição legislativa de CCUS é positiva e benéfica para o país, pois se insere em uma temática de contribuir com a redução, desaceleração e minimização das mudanças climáticas.

Exclusão do § 5º no Art.26:

Propõe-se a supressão do § 5º do artigo 26 do PL 528/2020 pois do modo proposto no PL há exclusão de toda a atividade de injeção de CO² para fins de recuperação avançada de hidrocarbonetos (EOR). A injeção de CO² para recuperação avançada de petróleo oferece duas vantagens principais:

1º) O CO² injetado aumenta a produção de petróleo, proporcionando uma receita inicial que pode viabilizar projetos de CCUS;



2º) Os reservatórios de petróleo têm uma geologia amplamente conhecida, com selos e armadilhas comprovadas, o que reduz o risco para o armazenamento geológico. No entanto, o texto proposto na lei gera insegurança para esse tipo de projeto, especialmente em relação à origem do CO² a ser injetado.

No caso do CO² originário, que é aquele extraído e reinjetado no mesmo reservatório produtor, faz sentido excluí-lo do escopo da lei, pois esse processo já é regulado pelas normas que disciplinam a produção de petróleo e é realizado há mais de uma década pela indústria do petróleo.

Por outro lado, o CO² não originário, proveniente de atividades industriais diversas, necessita de uma regulamentação específica para garantir a viabilidade de projetos. **Essa regulamentação deve abranger desde a captura até a injeção, assegurando que o CO² injetado seja devidamente abatido do inventário de emissões da indústria emissora.** Sem a inclusão desse tipo de CO² na lei, as empresas não terão segurança jurídica para desenvolver tais projetos.

Por fim, a emenda busca alinhar o arcabouço regulatório no Brasil, para o desenvolvimento do CCS no país, com a regulamentação já existente em diversos países, bem como na normatização internacional sobre o tema.

Por essas razões, solicita-se aos nobres pares o apoio para a aprovação desta emenda.

Sala das sessões, 2 de setembro de 2024.

Senador Confúcio Moura
(MDB - RO)





SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Confúcio Moura

EMENDA Nº
(ao PL 528/2020)

Dê-se a seguinte redação ao art. 13 do Projeto de Lei nº 528, de 2020:

“Art. 13. O CNPE estabelecerá, a cada ano, a participação volumétrica mínima obrigatória de diesel verde, produzido a partir de matérias-primas exclusivamente derivadas de biomassa renovável, em relação ao diesel comercializado ao consumidor final, de forma agregada no território nacional.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda proposta visa definir que o responsável pela mistura do diesel verde ao diesel comercializado ao consumidor final será estabelecido em regulamento do Poder Executivo, tendo em vista a natureza técnica da matéria.

Sala das sessões, 2 de setembro de 2024.

Senador Confúcio Moura
(MDB - RO)



SENADO FEDERAL

PL 528/2020
00026

SF/24330.45474-95

EMENDA Nº - CI
(ao PL 528/2020)

Acrescente-se o seguinte parágrafo ao art. 2º da Lei 9478/97, alterada pelo art. 30 do Projeto de Lei 528/2020:

“Com vistas ao cumprimento dos objetivos de que tratam os incisos III, IV e XVIII do art. 1º, o CNPE poderá estender a aplicação do sistema de rastreabilidade de que trata o § 3º do art. 1º da Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, para as demais fontes de energia de que trata esta Lei.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda que apresento busca permitir que o sistema de rastreabilidade utilizado para os combustíveis do ciclo diesel possa ser também aplicado aos demais combustíveis e biocombustíveis.

Na proposta do Combustível do Futuro, o mecanismo de rastreabilidade estaria, em princípio, aplicado apenas ao biodiesel, ao diesel fóssil, e ao diesel verde.

Para que haja maior abrangência, é importante que, dentro das possibilidades da administração pública federal, possam os demais combustíveis líquidos e gasosos estarem abrangidos de instrumento de tal relevância.

Com isso, se permitirá abrangência a todo o ciclo de vida da cadeia de produção-consumo, fazendo com que possa o poder público atuar



Assinado eletronicamente, por Sen. Weverton

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4933380162>



por meio e medidas de
do efeito estufa.

SENADO FEDERAL

redução das emissões de gases

SF/24330.45474-95

Sala da comissão, 2 de setembro de 2024.

Senador
Weverton(PDT
- MA)



Assinado eletronicamente, por Sen. Weverton

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4933380162>



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador ESPERIDIÃO AMIN

EMENDA Nº
(ao PL 528/2020)

Acrescente-se § 5º ao art. 13 do Projeto, com a seguinte redação:

“Art. 13.

.....

§ 5º A parcela renovável oriunda do coprocessamento de biomassa renovável na produção de diesel será considerada para fins de atendimento à participação volumétrica mínima obrigatória a que se refere esse artigo, a fim de assegurar a eficiência econômica das operações.”

JUSTIFICAÇÃO

Com o objetivo de não restringir as rotas tecnológicas capazes de promover a descarbonização do diesel tradicional, a presente proposta busca acelerar a redução de emissões de GEE ao passo que permite trazer maior eficiência econômica para as operações de descarbonização. Soma-se a isso, o fato de que a necessidade de desenvolvimento de novas infraestruturas e tecnologias tendem a elevar os preços de mercado e impactar a competitividade nacional e o consumidor final.

Por outro lado, o uso imediato do coprocessado de diesel, oriundo de biomassa, também terá impacto na redução de custos tecnológicos e logísticos que envolvem a distribuição e a comercialização de “diesel de baixo carbono”. A possibilidade fundamentada de autorização de uso imediato de coprocessado de diesel, oriundo de biomassa poderá elevar a demanda de diferentes matérias-



primas, com impactos positivos para a agroindústria e, principalmente, a agricultura familiar.

Além disso, a inclusão do coprocessado oriundo de biomassa irá estimular a adaptação do parque nacional de refino, promovendo a atração de investimentos sustentáveis para o setor. Observa-se, ainda, o fato de que o coprocessado possui característica físico-químicas muito próximas (quase idênticas) ao diesel fóssil, de modo a reduzir os riscos atinentes à qualidade do diesel b (combustível disponível ao consumidor final), com uma maior parcela renovável, advinda também da biomassa.

Por fim, a superação da barreira regulatória e a obrigação legal de consumo de diesel verde no curto prazo não elimina os desafios técnicos, para uso seguro; os desafios de mercado, para competitividade de preço, e os desafios de infraestrutura, para a construção e operação de novas plantas. Por tudo isso, a obrigação imediata de diesel verde (HVO) sem a oportunidade de aproveitamento do coprocessado de biomassa pode gerar impactos negativos, do ponto de vista econômico, social e ambiental.

Para tanto, solicitamos ao relator e aos nobres pares o apoio para a aprovação da presente Emenda.

Sala da comissão, 2 de setembro de 2024.

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)



3



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lucas Barreto

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 2.310, de 2021, da Deputada Renata Abreu, que *denomina Rotatória Márcio Heleno Henrique a rotatória localizada na rodovia BR-488, no Município de Aparecida, no Estado de São Paulo.*

Relator: Senador **LUCAS BARRETO**

I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão exclusiva e terminativa, o Projeto de Lei (PL) nº 2.310, de 2021, da Deputada Renata Abreu, que *denomina Rotatória Márcio Heleno Henrique a rotatória localizada na rodovia BR-488, no Município de Aparecida, no Estado de São Paulo.*

No art. 1º, a proposição institui a homenagem a que se propõe. No art. 2º, estabelece vigência imediata para a lei em que se converter a matéria.

Na justificção, a autora destaca a história profissional e o legado de amor ao esporte deixado pelo futebolista Márcio Heleno Henrique.

Na Câmara dos Deputados, o PL foi aprovado conclusivamente pelas Comissões de Viação e Transportes, de Cultura e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No Senado Federal, a proposição não foi objeto de emendas.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lucas Barreto

II – ANÁLISE

De acordo com o inciso I do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), cabe a este colegiado emitir parecer sobre proposições referentes, entre outros assuntos, aos transportes terrestres, como é o caso da proposição em análise.

Em conformidade com os arts. 49, inciso I, e 91, § 1º, inciso IV, do RISF, a proposição foi encaminhada à CI para decisão terminativa, sendo, portanto, responsabilidade desta comissão avaliar seu mérito.

Além disso, devido ao caráter exclusivo do exame da matéria, compete também a este colegiado, em substituição à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, pronunciar-se sobre os aspectos constitucionais, jurídicos, especialmente no que tange a aspectos de técnica legislativa e regimentais da proposição.

No que diz respeito à constitucionalidade formal do projeto, constata-se que foram respeitados os aspectos relativos à competência legislativa da União (art. 22, inciso XI, da Constituição Federal - CF), às funções do Congresso Nacional (art. 48, caput, CF) e à legitimidade da iniciativa parlamentar – ampla e não exclusiva (art. 61, *caput*, CF), assim como o instrumento apropriado para apresentação do conteúdo (lei ordinária).

Além de terem sido atendidos os requisitos constitucionais formais, constata-se o cumprimento dos requisitos constitucionais materiais, haja vista a ausência de vícios de constitucionalidade na proposição. Do mesmo modo, não foram observadas falhas de natureza regimental.

Destaca-se que a atribuição de nomes a infraestruturas 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.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Lucas Barreto

No que diz respeito à juridicidade, a proposta está de acordo com os preceitos da referida lei, especialmente no art. 2º, conforme o qual homenagens como a ora em análise devem ser instituídas por lei especial, que designará “fato histórico ou [...] nome de pessoa falecida que haja prestado relevante serviço à Nação ou à Humanidade”.

A iniciativa também encontra respaldo na Lei nº 6.454, de 24 de outubro de 1977, que trata da denominação de logradouros, obras, serviços e monumentos públicos e proíbe, em todo o território nacional, a atribuição de nome de pessoa viva ou que tenha se notabilizado pela defesa ou exploração de mão de obra escrava, em qualquer modalidade, a bem público pertencente à União ou às pessoas jurídicas da administração indireta. O homenageado faleceu em 2014, cumprindo o requisito da referida lei.

No que tange ao mérito, a proposição é digna de aprovação.

Márcio Heleno Henrique, nascido em Recreio, Minas Gerais, em 24 de março de 1955, foi um futebolista que deixou uma marca indelével na história do esporte em Aparecida, São Paulo. Desde jovem, demonstrou um talento extraordinário com a bola nos pés, e atraiu a atenção de clubes e torcedores por onde passou.

Na década de 1980, Márcio escolheu o Aparecida Esporte Clube como palco para exibir toda sua habilidade e paixão pelo futebol. Seu talento brilhou no gramado do Estádio Municipal 17 de Dezembro, onde suas atuações inesquecíveis ainda hoje evocam saudades entre os amantes do esporte bem jogado. Em 1982, com a camisa do Aparecida E.C., Márcio Heleno consagrou-se como o maior artilheiro do Brasil, ao superar ícones do futebol como Zico, Sócrates e Dinamite. Tal feito elevou o nome de seu clube e da cidade de Aparecida aos holofotes do esporte nacional, além do orgulho que proporcionou à sociedade aparecidense.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lucas Barreto

O legado de Márcio não se restringe apenas aos gols e às vitórias. Ele é lembrado pelo seu profissionalismo exemplar e pelo amor incondicional ao esporte, características que inspiraram gerações de atletas e fãs. Infelizmente, Márcio Heleno faleceu em Aparecida, São Paulo, em 23 de setembro de 2014.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 2.310, de 2021.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 2310, DE 2021

Denomina Rotatória Márcio Heleno Henrique a rotatória localizada na rodovia BR-488, no Município de Aparecida, 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=2033161&filename=PL-2310-2021



[Página da matéria](#)



Denomina Rotatória Márcio Heleno Henrique a rotatória localizada na rodovia BR-488, no Município de Aparecida, no Estado de São Paulo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica denominada Rotatória Márcio Heleno Henrique a rotatória localizada no Km 6 da rodovia BR-488, no entroncamento com a rodovia BR-116, no Município de Aparecida, 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. nº 159/2024/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,

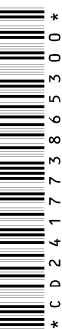
Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 2.310, de 2021, da Câmara dos Deputados, que “Denomina Rotatória Márcio Heleno Henrique a rotatória localizada na rodovia BR-488, no Município de Aparecida, no Estado de São Paulo”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR
Primeiro-Secretário

Apresentação: 09/05/2024 11:36:30.660 - MESA

DOC n.324/2024



* C D 2 4 1 7 7 3 8 6 5 3 0 0 *

4

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 6.205, de 2023 (Projeto de Lei nº 6.419, de 2016, na origem), do Deputado Alceu Moreira, que *denomina Rodovia Janaína Borges de Oliveira o trecho da rodovia BR-116 entre os bairros Ruy Coelho Gonçalves e Jardim Santa Rita, na cidade de Guaíba, Estado do Rio Grande do Sul.*

Relator: Senador **FABIANO CONTARATO**

I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão exclusiva e terminativa, o Projeto de Lei (PL) nº 6.205, de 2023 (Projeto de Lei nº 6.419, de 2016, na origem), de autoria do Deputado Alceu Moreira, que *denomina Rodovia Janaína Borges de Oliveira o trecho da rodovia BR-116 entre os bairros Ruy Coelho Gonçalves e Jardim Santa Rita, na cidade de Guaíba, Estado do Rio Grande do Sul.*

Para tanto, a proposição institui a homenagem a que se propõe, tal qual descrita pela ementa, estabelecendo vigência imediata para a lei em que se converter a matéria.

Na justificção, o autor busca homenagear Janaína Borges de Oliveira, que faleceu em trágico acidente na rodovia BR-116, vindo a falecer aos 33 anos de idade.

Na Câmara dos Deputados, o PL nº 6.419, de 2016, 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 (RISF), compete a este colegiado opinar sobre proposições que versem, entre outros temas, sobre transportes terrestres, a exemplo da proposição em debate.

Em conformidade aos arts. 49, inciso I, e 91, § 1º, inciso IV, do Risf, 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. Janaína Borges de Oliveira faleceu em 21 de setembro de 2013, 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 Janaína Borges de Oliveira”) 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.

Janaína Borges de Oliveira morava na cidade gaúcha de Guaíba e sempre foi muito amada pelos familiares, amigos e colegas de trabalho do Poder Legislativo municipal. Por sua vontade e dedicação, devido à sua enorme simpatia, educação e gentileza com todos, ampliava a cada dia seu círculo de relacionamentos.

Janaína sempre lutou pela construção de um acesso aos bairros Ruy Coelho Gonçalves e Jardim Santa Rita que proporcionasse maior segurança aos moradores. Pois é justamente esse trecho rodoviário da BR-116, localizado entre os bairros mencionados, cuja denominação se busca designar, justificadamente, com a presente proposição.

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 6.205, de 2023, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº -CI

Coloque-se entre aspas a denominação “Rodovia Janaína Borges de Oliveira” na ementa e no art. 1º do Projeto de Lei nº 6.205, de 2023.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 6205, DE 2023

(nº 6419/2016, na Câmara dos Deputados)

Denomina Rodovia Janaína Borges de Oliveira o trecho da rodovia BR-116 entre os bairros Ruy Coelho Gonçalves e Jardim Santa Rita, na cidade de Guaíba, Estado do Rio Grande do Sul.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

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

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1502598&filename=PL-6419-2016



[Página da matéria](#)



Denomina Rodovia Janaína Borges de Oliveira o trecho da rodovia BR-116 entre os bairros Ruy Coelho Gonçalves e Jardim Santa Rita, na cidade de Guaíba, Estado do Rio Grande do Sul.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica denominado Rodovia Janaína Borges de Oliveira o trecho da rodovia BR-116 entre os bairros Ruy Coelho Gonçalves e Jardim Santa Rita, na cidade de Guaíba, Estado do Rio Grande do Sul.

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. nº 720/2023/PS-GSE

Brasília, na data da apresentação.

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

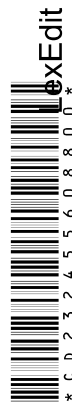
Assunto: **Envio de proposição para apreciação**

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 6.419, de 2016, da Câmara dos Deputados, que “Denomina Rodovia Janaína Borges de Oliveira o trecho da rodovia BR-116 entre os bairros Ruy Coelho Gonçalves e Jardim Santa Rita, na cidade de Guaíba, Estado do Rio Grande do Sul”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR
Primeiro-Secretário



5



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 37, DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 3221, de 2019, do Senador Chico Rodrigues, que Altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, para reduzir os custos das empresas de navegação brasileiras.

PRESIDENTE: Senador Confúcio Moura

RELATOR: Senador Alessandro Vieira

RELATOR ADHOC: Senador Beto Faro

03 de setembro de 2024





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alessandro Vieira

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 3.221, de 2019, do Senador Chico Rodrigues, que *altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, para reduzir os custos das empresas de navegação brasileiras.*

Relator: Senador **ALESSANDRO VIEIRA**

I – RELATÓRIO

A Comissão de Serviços de Infraestrutura passa a examinar o Projeto de Lei (PL) nº 3.221, de 2019, do Senador Chico Rodrigues, que *altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, para reduzir os custos das empresas de navegação brasileiras.*

A Lei nº 9.432, de 1997, passaria a vigorar com nova redação para que não mais dependa de autorização o afretamento a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio portuário e marítimo. Tais embarcações seriam consideradas brasileiras para todos os efeitos, independentemente de sua origem construtiva.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Alessandro Vieira

É acrescido ainda novo dispositivo a essa lei, para estabelecer que será livre a aquisição de embarcações nacionais ou estrangeiras, novas ou usadas, para utilização, pelas empresas brasileiras de navegação, sendo vedado o estabelecimento de normas infralegais que criem embaraços ou desvantagens comparativas para essa aquisição.

A norma resultante da aprovação do PL teria vigência imediata.

O autor justifica sua proposição afirmando que o objetivo da proposta é livrar as empresas das amarras para o afretamento de embarcações estrangeiras a casco nu. A medida estimula a redução dos custos de navegação. Ressalta ainda que, no Brasil, somente 14% do transporte de carga acontece por meio aquaviário. Há um potencial imenso não explorado para o transporte de carga por navegação de cabotagem e por navegação de interior. O autor defende também o impedimento de criação de novas normas infralegais que criem embaraços desnecessários para a aquisição de embarcações novas ou usadas.

A matéria foi recebida pelo Plenário desta Casa em 29 de maio de 2022, tendo sido encaminhada a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Em vista do disposto no art. 104, I, do Regimento Interno do Senado Federal, cabe a esta Comissão analisar o mérito de projetos que versem sobre transportes. Como se trata de decisão terminativa, compete-nos também a análise não só do mérito, mas também da constitucionalidade, da juridicidade e da técnica legislativa.

A Constituição Federal determina que compete à União legislar privativamente sobre regime dos portos, navegação lacustre, fluvial,



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Alessandro Vieira

marítima, aérea e aeroespacial (art. 22, X). A deliberação sobre a matéria é de competência do Congresso Nacional, conforme disposto no art. 48, não havendo restrição à iniciativa parlamentar, nos termos do art. 61 da Lei Maior. Assim, a proposição obedece aos requisitos constitucionais formais para a espécie normativa e não afronta dispositivos de natureza material da Carta Magna.

Quanto à técnica legislativa, não há qualquer óbice ao texto do projeto, estando o mesmo de acordo com as normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, com a redação dada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

Quanto ao mérito, o PL nº 3.221, de 2019, propõe que o afretamento de embarcação estrangeira a casco nu seja livre para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio portuário e marítimo.

Entretanto, em data posterior à apresentação da proposição em análise, foi sancionada a Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, conhecida como BR do MAR. A lei promove algumas alterações importantes na legislação. A principal mudança implementada é de facilitar regras para a expansão das operações de cabotagem e a entrada de novos interessados no setor. Aumentaram-se as possibilidades das Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) fazerem afretamentos sem a obrigatoriedade de possuírem embarcações próprias, sem deixar de criar incentivos para que as EBNs tenham frota própria, garantindo-se assim a disponibilidade do serviço mesmo em caso de mudança da demanda internacional causada pela volatilidade dos preços.

Em relação ao afretamento a casco nu, a lei que cria o programa BR do MAR libera imediatamente o afretamento de uma embarcação com suspensão de bandeira, para navegação de cabotagem, independentemente de contrato de construção em eficácia ou de propriedade de embarcação brasileira. Pelos quatro anos seguintes, o limite é aumentado gradativamente,



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Alessandro Vieira

sendo livre, sem limitação de quantidade, a partir de quatro anos da vigência da lei.

Entendemos que não se pode desprezar totalmente os investimentos já realizados por empresas brasileiras que fizeram investimentos recentes ao adquirir embarcações próprias. Caso o PL venha a se tornar lei, já não haverá limitação de quantidade de embarcações a afretar desde o início de sua vigência, ao contrário do escalonamento que foi estabelecido pelo programa BR do MAR. A regra que foi criada em 2022 considera o impacto nas empresas existentes e fornece um período de transição adequado para que as empresas possam se ajustar às novas regulamentações ou requisitos. A título exemplificativo, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) possui hoje mais de 1.200 autorizações para a operação das EBNs em todo o Brasil.

O PL nº 3.221, de 2019, insere ainda novo artigo na Lei nº 9.432, de 1997, para estabelecer que é livre a aquisição de embarcações nacionais ou estrangeiras, novas ou usadas, para utilização pelas empresas brasileiras de navegação. Justifica o autor que a proposta pretende suprimir a criação de embaraços desnecessários para a aquisição de embarcações, sejam novas ou usadas que existem na normatização infralegal.

No entanto, é justo haver um incentivo para que as empresas contratem a construção de embarcações nos estaleiros brasileiros. O programa BR do MAR preocupa-se com isso, no seu art. 5º, § 1º, incisos II e III. O dispositivo permite que as EBNs possam afretar embarcações a tempo, que envolvem custos mais baratos, caso tenham embarcações em construção. E, caso a construção seja no Brasil, o limite de afretamento é duas vezes maior.

Importante frisar que não há impedimento para a aquisição de embarcações estrangeiras na legislação vigente. Inclusive, a grande maioria das embarcações porta-contêineres que operam na cabotagem nacional não foram construídas em estaleiros brasileiros.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Alessandro Vieira

Quanto à importação de embarcações usadas de transporte de cargas e passageiros, existem normas infralegais que tratam da segurança operacional e da obediência a normas ambientais. Tais regras não poderiam ser desrespeitadas sob pena de degradação do mercado nacional que se tornaria atrativo para embarcações ineficientes e defasadas. Ainda que aprovado o dispositivo sugerido pelo PL, seria inócuo retirar uma restrição comercial de livre aquisição de embarcações, sem, por outro lado, eliminar outras normas de segurança operacional e ambiental.

O PL nº 4.199, de 2020, que deu origem à lei do BR do MAR, foi discutido exaustivamente entre o setor produtivo, parlamentares e o Governo Federal. O texto da lei representa a construção do melhor cenário possível, que acomoda os interesses da indústria naval, do aumento da oferta de cabotagem, da proteção da marinha mercante brasileira e da abertura, ainda que gradual, de setor tão estratégico para o país.

Assim, os objetivos pretendidos pela proposição em análise já estão atendidos pela legislação que passou a vigorar após a apresentação do PL nº 3.221 de 2019. O momento é de observação dos resultados que o atual arcabouço normativo produzirá para, se necessário, corrigir e aprimorar eventuais pontos da lei no futuro.

III – VOTO

Em vista do exposto, nos termos do Art. 133, inciso V, alínea “d,” combinado com o art. 334, inciso I, ambos do Regimento Interno do Senado Federal, o voto é pela **declaração de prejudicialidade** do PL nº 3.221, de 2019.

Sala da Comissão,



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alessandro Vieira

, Presidente

, Relator

**Relatório de Registro de Presença****24ª, Extraordinária****Comissão de Serviços de Infraestrutura**

Bloco Parlamentar Democracia (MDB, UNIÃO)		
TITULARES		SUPLENTE
JAYME CAMPOS	PRESENTE	1. ANDRÉ AMARAL
SORAYA THRONICKE		2. ALAN RICK
RODRIGO CUNHA	PRESENTE	3. JADER BARBALHO
EDUARDO BRAGA		4. FERNANDO FARIAS
VENEZIANO VITAL DO RÊGO	PRESENTE	5. MARCELO CASTRO
CONFÚCIO MOURA	PRESENTE	6. ZEQUINHA MARINHO
CARLOS VIANA		7. CID GOMES
WEVERTON		8. ALESSANDRO VIEIRA
MARCOS ROGÉRIO		9. RANDOLFE RODRIGUES

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PT, PSD)		
TITULARES		SUPLENTE
DANIELLA RIBEIRO		1. IRAJÁ
VANDERLAN CARDOSO		2. SÉRGIO PETECÃO
LUCAS BARRETO	PRESENTE	3. MARGARETH BUZETTI
OTTO ALENCAR	PRESENTE	4. OMAR AZIZ
AUGUSTA BRITO		5. HUMBERTO COSTA
TERESA LEITÃO	PRESENTE	6. ROGÉRIO CARVALHO
BETO FARO	PRESENTE	7. FABIANO CONTARATO
CHICO RODRIGUES		8. JORGE KAJURU

Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)		
TITULARES		SUPLENTE
ROSANA MARTINELLI		1. JAIME BAGATTOLI
WILDER MORAIS		2. JORGE SEIF
EDUARDO GOMES		3. ASTRONAUTA MARCOS PONTES

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

Não Membros Presentes

PROFESSORA DORINHA SEABRA
ANGELO CORONEL
ZENAIDE MAIA
NELSINHO TRAD
PAULO PAIM

DECISÃO DA COMISSÃO**(PL 3221/2019)**

REUNIDA A COMISSÃO NESSA DATA, E TENDO SIDO DESIGNADO RELATOR AD HOC O SENADOR BETO FARO, EM SUBSTITUIÇÃO AO SENADOR ALESSANDRO VIEIRA, É LIDO O RELATÓRIO E APROVADO, EM VOTAÇÃO SIMBÓLICA, PARECER DA COMISSÃO PELA DECLARAÇÃO DE PREJUDICIALIDADE DA MATÉRIA.

03 de setembro de 2024

Senador Confúcio Moura

Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019

Altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, para reduzir os custos das empresas de navegação brasileiras.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 9º** O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e marítimo depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

.....” (NR)

“**Art. 10.**

.....

III - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio portuário e marítimo.” (NR)

“**Art. 11-A.** Considera-se brasileira qualquer embarcação afretada na forma do inciso III do art. 10 ou adquirida por empresa brasileira de navegação, independentemente de sua origem construtiva.

Parágrafo único. As disposições desta Lei, particularmente no tocante ao capítulo VII, aplicam-se a todas as empresas brasileiras de navegação que operem embarcações brasileiras, na forma do *caput*. ”

“**Art. 18-A** É livre a aquisição de embarcações nacionais ou estrangeiras, novas ou usadas, para utilização pelas empresas brasileiras de navegação.

Parágrafo único. É vedado o estabelecimento de normas infralegais que criem embaraços ou desvantagens comparativas para a aquisição de que trata o *caput*.”

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



JUSTIFICAÇÃO

O Brasil apresenta notórias deficiências no que concerne à logística de transportes. Essas deficiências repercutem na competitividade global de nossa economia, no custo Brasil e, assim, na capacidade de geração de emprego e renda para o nosso povo.

Vários estudos atestam, por exemplo, que o custo de produção a soja brasileira é menor que o custo de produção da soja nos Estados Unidos. No entanto, o custo de transporte interno é bem maior, alguns estudos falam em 3 ou 4 vezes maior, que nos concorrentes. Este fator reduz muito a competitividade dos grãos brasileiros no mercado internacional.

Segundo a Confederação Nacional dos Transportes, o transporte rodoviário de carga responde por quase 2/3 do transporte de carga dentro do país. É um transporte caro e que demanda muito investimento em construção e manutenção de estradas. Em um país continental, com uma das maiores costas marítimas navegáveis e onde existem alguns dos maiores rios do mundo, o transporte aquaviário é responsável por menos de 14% do transporte de carga. Existe um potencial imenso não explorado para o transporte de carga por navegação de cabotagem e por navegação de interior, que pode significar uma grande ampliação de infraestrutura, com baixos investimentos públicos e com relevante impacto na redução do custo Brasil, melhorando o bem-estar do povo brasileiro e aumentando a competitividade da produção do Brasil no exterior.

Dados da Agência Nacional de Transporte Aquaviário, mostram que em 2018 esse tipo de transporte carregou 1,1 bilhão de toneladas. Desse total de carga transportada, a maior parte é de longo curso, 74%, transporte

marítimo internacional, que utiliza em geral navios e tripulação estrangeira. A navegação de cabotagem, onde existem fortes restrições ao uso de embarcações importadas responde por apenas 20% do total, pouco mais de 200 milhões de toneladas. E a embarcação de interior, 6%.

Para se ter uma ideia das dificuldades burocráticas criadas pelos normativos atuais para a navegação de cabotagem, a Honda exporta motos por navios de Manaus para Buenos Aires, que é considerada navegação de longo curso, que pode utilizar navios importados. Mas para vender em Porto Alegre (mesma direção e pouco mais perto), acaba mandando as motos por caminhão, com custo muito superior. Isso porque a navegação entre portos nacionais tem uma série de restrições. Um outro fruto absurdo da legislação atual é o fato de o Paraguai, país sem fronteira marítima, ter mais navios de cabotagem registrados do que o Brasil.

Nossa proposta é livrar as empresas das amarras para o afretamento de embarcações estrangeiras a casco nu. Trata-se do contrato em que o transportador aluga navios por tempo determinado, estando incluído o direito de designar o comandante e a tripulação.

A aprovação deste projeto permitirá uma modernização da legislação, possibilitando a aquisição de navios tanto no mercado interno quanto no mercado internacional. Isso facilitará uma forte redução nos custos de aquisição de embarcação para navegação para transporte entre portos do Brasil. E esta redução de custo acaba se tornando um ciclo vicioso: uma vez que a redução do custo estimula a adoção de navegação de interior e cabotagem e este aumento gera ganhos de escala no transporte aquaviário, com redução no custo logístico. Essa redução será repassada aos produtores, que poderá utilizar esse ganho para reinvestir no aumento de eficiência e de produção, alimentando um ciclo virtuoso para o empreendedor e para a economia de nosso país. Sem contar a redução que o poder público terá com os gastos de manutenção de estradas e também com a redução do número de acidentes e mortes em função da provável substituição de parte do transporte de carga rodoviário pelo transporte aquaviário.

A melhor forma de estimular a navegação é reduzir seus custos. Entre os diversos itens que amarram seu desenvolvimento estão regras anacrônicas que criam uma série de entraves e burocracias para as empresas de navegação afretarem e adquirirem navios ao menor custo possível.



SF/19184.16566-51

Estamos propondo para o transporte aquaviário o que já existe para o transporte aéreo. Neste caso as empresas de aviação são livres para comprar aeronaves no Brasil e no exterior. É isso que queremos permitir.

Nossa proposta também pretende suprimir a criação de embarços desnecessários para a aquisição de embarcações, sejam novas ou usadas que existe na normatização infra-legal. Essas regras estão em textos pouco transparentes de portarias de ministérios e órgãos que sequer existem mais, e que refletem opções políticas de décadas atrás, ultrapassadas, que não se justificam mais nos dias atuais, mas que amarram o desenvolvimento do setor de transporte de carga por via aquática. Inclusive o Tribunal de Contas da União suspendeu Resolução¹ da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que estabelecia limites ao afretamento de embarcação sem previsão legal, que restringia a competição no setor.

A aprovação do presente projeto, dará importante contribuição para reduzir significativamente os custos das empresas brasileiras de navegação, o que estimulará o setor e, por conseguinte, o conjunto de nossa economia. Ante a importância de nossa proposta para o desenvolvimento da navegação brasileira, e da economia nacional, contamos com os nobres Pares para sua expedita aprovação.

Sala das Sessões,

Senador **CHICO RODRIGUES**

RR/DEM

¹ Resolução Normativa Antaq 1/2015





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 3221, DE 2019

Altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, para reduzir os custos das empresas de navegação brasileiras.

AUTORIA: Senador Chico Rodrigues (DEM/RR)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 9.432, de 8 de Janeiro de 1997 - Lei de Cabotagem - 9432/97
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9432>

6



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alessandro Vieira

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 6.201, de 2023 (Projeto de Lei nº 6.642, de 2009, na origem), do Deputado Eduardo Barbosa, que *denomina Rodovia Governador Benedito Valadares o trecho da rodovia BR-262 entre o Km 352,5 e o Km 426, no Estado de Minas Gerais*.

Relator: Senador **ALESSANDRO VIEIRA**

I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão exclusiva e terminativa, o Projeto de Lei (PL) nº 6.201, de 2023 (Projeto de Lei nº 6.642, de 2009, na Casa de origem), de autoria do Deputado Eduardo Barbosa, que *denomina Rodovia Governador Benedito Valadares o trecho da rodovia BR-262 entre o Km 352,5 e o Km 426, no Estado de Minas Gerais*.

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 para o estado de Minas Gerais que justificam, em seu entender, a atribuição do nome do Governador Benedito Valadares ao referido trecho da rodovia BR-262.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Alessandro Vieira

Na Câmara dos Deputados, o PL nº 6.642, de 2009, foi aprovado conclusivamente pelas Comissões de Viação e Transportes, de Cultura e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No Senado Federal, a proposição, à qual não se ofereceram emendas, foi distribuída para apreciação exclusiva e terminativa deste colegiado.

II – ANÁLISE

Nos termos do disposto no inciso I do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete a este colegiado opinar sobre proposições que versem, entre outros temas, sobre transportes terrestres, a exemplo da proposição em debate.

Ainda segundo essa mesma norma, conforme estabelecido nos arts. 49, inciso I, e 91, § 1º, inciso IV, foi confiada à CI a competência para decidir terminativamente sobre o projeto, razão pela qual lhe cumpre apreciar seu mérito.

Ademais, em virtude do caráter exclusivo do exame da matéria, compete subsidiariamente a este colegiado, em substituição à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, pronunciar-se também acerca dos aspectos constitucionais, jurídicos, em especial no que diz respeito à técnica legislativa, e regimentais da proposição.

Quanto à constitucionalidade formal do projeto, consideramos atendidos os aspectos relacionados à competência legislativa da União (art. 22, XI, CF), às atribuições do Congresso Nacional (art. 48, *caput*, CF) e à legitimidade da iniciativa parlamentar – neste caso, ampla e não reservada (art. 61, *caput*, CF) –, bem como ao meio adequado para veiculação da matéria.

Verificado o atendimento aos requisitos constitucionais formais, parecem igualmente atendidos os requisitos constitucionais materiais, de forma que não se observam, na proposição, vícios relacionados à constitucionalidade da matéria. Tampouco foram observadas falhas de natureza regimental.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Alessandro Vieira

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. Benedito Valadares faleceu em 2 de março de 1973, 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 passarela objeto da modificação alvitrada (“Rodovia Governador Benedito Valadares”) 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.

Benedito Valadares Ribeiro nasceu em Pará de Minas, em 1892. Começou a carreira política na cidade natal, onde foi vereador e prefeito. O político mineiro se aproximou de Getúlio Vargas, presidente do País, a partir da revolução de 1930, após o movimento paulista contra o governo federal em 1932, no qual as tropas de Minas Gerais ficaram ao lado de Getúlio. Em 1933, foi nomeado interventor do estado de Minas Gerais e auxiliou nos anos seguintes a construção política que levou ao Estado Novo em 1937.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Alessandro Vieira

Valadares, em 1935, foi eleito pelos deputados constituintes como governador de Minas Gerais, cargo que ocupou até 1937, quando foi nomeado novamente interventor por Getúlio e permaneceu até 1945. Foi durante seu período no governo que se deu a construção do complexo arquitetônico da Pampulha, quando Juscelino Kubitschek era prefeito de Belo Horizonte. Também no governo de Valadares, foi construída a “Cidade Industrial”, em Contagem, o primeiro distrito industrial implantado no País.

Benedito Valadares foi ainda senador entre 1955 e 1971, mas destacou-se por ter sido o político que governou Minas Gerais por mais tempo: 12 anos.

Valadares entrou para a história brasileira e para o folclore político de Minas Gerais e do País por sua habilidade política, suas frases espirituosas e seus grandes feitos. A relevância de sua atuação na vida pública brasileira, sua presença como referência no imaginário mineiro e nacional, bem como a vasta contribuição de seus feitos para o Brasil e para o estado de Minas Gerais tornam justa, merecida e oportuna a homenagem que ora se pretende.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 6.201, de 2023, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº - CI

Coloque-se entre aspas a denominação “Rodovia Governador Benedito Valadares” na ementa e no art. 1º do Projeto de Lei nº 6.201, de 2023.

Sala da Comissão,

, Presidente



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alessandro Vieira

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 6201, DE 2023

(nº 6642/2009, na Câmara dos Deputados)

Denomina Rodovia Governador Benedito Valadares o trecho da rodovia BR-262 entre o Km 352,5 e o Km 426, no Estado de Minas Gerais.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

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

- [Projeto original](#)

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=726885&filename=PL-6642-2009



[Página da matéria](#)



Denomina Rodovia Governador Benedito Valadares o trecho da rodovia BR-262 entre o Km 352,5 e o Km 426, no Estado de Minas Gerais.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica denominado Rodovia Governador Benedito Valadares o trecho da rodovia BR-262 entre o Km 352,5, no entroncamento com a BR-381, no Município de Betim, Estado de Minas Gerais, e o Km 426, no entroncamento com a BR-494.

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. nº 715/2023/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 6.642, de 2009, da Câmara dos Deputados, que “Denomina Rodovia Governador Benedito Valadares o trecho da rodovia BR-262 entre o Km 352,5 e o Km 426, no Estado de Minas Gerais”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR
Primeiro-Secretário



7



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE - CI

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 55/2024 - CI sejam incluídos os seguintes convidados:

- o Senhor André Nassar, presidente da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE);
- o Senhor Flávio Acatauassú, presidente da Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (AMPORT).

Sala da Comissão, 19 de agosto de 2024.

Senador Jayme Campos
(UNIÃO - MT)



8



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Laércio Oliveira

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do RQS 56/2024, com o objetivo de instruir o PL 327/2021, 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” seja incluído o seguinte convidado:

- Thiago Falda; Presidente Executivo da Associação Brasileira de Bioinovação - ABBI

Sala da Comissão, 22 de agosto de 2024.

Senador Laércio Oliveira
(PP - SE)



9



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Esperidião Amin

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 a descarbonização do transporte marítimo no mundo, as regras globais que serão obrigatórias e as mudanças significativas, já iniciadas, no cenário marítimo internacional .

A transição energética para redução de emissão de carbono na indústria naval e no transporte marítimo global traz enormes desafios e oportunidades para o Brasil.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- o Senhor FLAVIO HARUO MATHUIY, Assessor da Comissão Coordenadora para Assuntos da Organização Marítima Internacional - OMI;
- representante do Ministério de Minas e Energia - MME;
- representante do Ministério de Portos e Aeroportos - Mpor;
- representante do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços - MDIC;
- representante do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES.

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo deste requerimento, ora proposto, é trazer à tona aos membros desta comissão e de todo o Senado Federal a revolução que está acontecendo no cenário marítimo global.

E apesar do impacto para o Brasil, o tema possui característica de um ineditismo inexplicável em nosso país.



A DESCARBONIZAÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO NO MUNDO

O setor de transporte marítimo é essencial para o desenvolvimento econômico global, movimentando cerca de 80% do volume comercializado no mundo (*United Nations* 2023). No Brasil esse volume é ainda mais expressivo, 95% das cargas exportadas e importadas pelo país são movimentadas pelo mar. Ademais, o país depende das rotas marítimas mais longas do planeta, o que nos torna mais vulnerável, diante das mudanças advindas do compromisso do setor com a transição energética, a curto e médio prazo, como veremos a seguir.

Em 2023, a *International Maritime Organization - IMO* (agência gerenciada pela ONU que visa regulamentar os padrões de proteção e segurança no transporte marítimo mundial), em sua Estratégia de Redução de Emissões, adotou o compromisso de atingir o *net zero* de emissões de GEE da indústria naval até 2050, já com 70% a 80% de redução até 2040, e a redução da intensidade de carbono das emissões em 40% até 2030.

Diante disso, diversas empresas e nações passaram a estabelecer metas de redução de emissões relacionadas ao transporte marítimo. O exemplo mais claro desse fato é a aprovação, em 2022, da reforma do mercado de carbono Europeu, com a inclusão das reduções de emissões do transporte marítimo, de forma gradual, a partir de 2024. O Brasil é país-membro e participa das convenções globais que acontecem na Inglaterra, sendo a próxima em outubro e, a final para definir as regras, em abril de 2025.

De acordo com publicação da WayCarbon, empresa global que apoia governos e empresas na transição energética, as estimativas mostram que os investimentos anuais necessários à descarbonização das embarcações até 2050 podem variar de 8 a 18 bilhões de dólares. Já os investimentos anuais necessários ao aumento da infraestrutura de produção, distribuição e abastecimento para suprir a demanda do setor com combustíveis renováveis, pode chegar a 90 bilhões de dólares (*United Nations*, 2023).

Na 81ª sessão do *MEPC da IMO* (*Marine Environment Protection Committee*), de 18 de março de 2024, os membros concordaram, pela primeira vez, em um esboço de legislação internacional para adoção de uma medida global (preço de emissão de gases de efeito estufa – GEE) e uma norma de combustível, que deverá reduzir gradualmente o conteúdo de combustíveis fósseis no mix de combustíveis para transporte marítimo e que deverá ser negociado o mais tardar até 2025, com implementação já a partir de 2027.

É certo que a redução das emissões e os novos combustíveis trarão um custo maior em relação aos combustíveis tradicionais, por essa razão diversos



países discutem mecanismos e subsídios capazes de equalizar esse custo com a taxa de carbono que está em pauta na IMO.

O cenário impõe investimentos no desenvolvimento de tecnologias alternativas para auxiliar a descarbonização do setor. Existem alternativas como o biodiesel e o diesel verde (HVO) que podem ser misturados aos combustíveis fósseis sem necessidade de alterações dos motores. No uso de alternativas, como gás natural liquefeito (GNL), amônia verde, hidrogênio verde e metanol, já é necessário outro tipo de motor que pode ou não operar em paralelo ao motor diesel.

DESAFIOS E OPORTUNIDADES PARA O BRASIL

O governo brasileiro, por meio do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aprovou a Resolução CNPE nº 7/2021 que instituiu o Programa Combustível do Futuro, com o objetivo de propor medidas para incrementar o uso de combustíveis sustentáveis e de baixa intensidade de carbono. Essa resolução criou o Comitê Técnico do Combustível do Futuro (CT-CF), composto por quinze órgãos e coordenado pelo Ministério de Minas e Energia (MME). O CT-CF iniciou suas atividades aprovando a formação de Subcomitês Técnicos, dentre esses o Subcomitê de Combustíveis Marítimos.

De acordo com relatório apresentado pelo Subcomitê de Combustíveis Marítimos, a falta de uma estratégia brasileira, visando fazer frente às metas previstas no médio e longo prazo na Estratégia Inicial de redução dos gases de efeito estufa da Organização Marítima Internacional (sigla em inglês, IMO – *International Maritime Organization*), foi identificada como ponto a ser trabalhado em relação aos combustíveis para descarbonização do transporte marítimo.

Os biocombustíveis são a alternativa mais adequada ao Brasil. Segundo especialistas, será preciso investir em toda a infraestrutura atrelada, como escoamento da produção, modais já utilizados, adequações portuárias, a governança do uso da terra e o uso sustentável do nosso potencial agrícola. Para o país, a princípio, o foco deve ser a mistura de biocombustível ao bunker marítimo.

No Brasil, a companhia *Raízen* - *joint venture* entre a Cosan e a Shell - está desenvolvendo biocombustíveis avançados para o uso de combustível sustentável de aviação (SAF) e os biocombustíveis para navios (*Biobunker*), sendo prevista a operação de 20 plantas de etanol celulósico, além de 39 módulos de produção de biogás em suas usinas de etanol, até 2030. O desafio está, entretanto, na formação de parcerias estratégicas para o desenvolvimento de tecnologia de motores para navios movidos a Etanol.

A Fundação Getúlio Vargas (FGV), em estudo publicado em junho de 2023, observou que: “no cenário internacional não há uma única rota tecnológica

definida para combustíveis marítimos de baixo carbono e um corredor marítimo consolidado com infraestrutura de abastecimento correspondente. O desafio da transição energética no transporte marítimo está centrado não somente na substituição do bunker por um homólogo renovável, mas por um ou mais combustíveis que garantam a sustentabilidade, segurança e eficiência energética em todos os elos da cadeia, dos produtores aos armadores”.

De forma mais efetiva, no último 22 de agosto, o vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, anunciou a abertura de uma chamada pública destinada à seleção de planos de negócios para o desenvolvimento e implantação de biorrefinarias. Essas unidades visam a produção de combustíveis sustentáveis, incluindo o combustível de aviação sustentável (SAF) e combustíveis para navegação. A chamada pública é uma realização conjunta do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e da Financiadora de Estudos e Projetos (Finep), e possui estimativa de recursos de R\$ 6 bilhões.

Consideramos que o Senado Federal, na condição de órgão legislador, deve aprofundar seus conhecimentos sobre o tema e, dessa forma, auxiliar o país no cumprimento das regras internacionais da IMO e na elaboração de propostas legais que possam destacar o Brasil como polo de abastecimento de biocombustíveis, diante da imensa demanda provocada pela transição energética do setor de transporte marítimo no mundo.

Diante do exposto, solicitamos o apoio de todos membros da CI para aprovação deste requerimento.

Sala da Comissão, 28 de agosto de 2024.

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)

