SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 23ª REUNIÃO - SEMIPRESENCIAL

(3ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura)

02/09/2025
TERÇA-FEIRA
às 09 horas

Presidente: Senador Marcos Rogério
Vice-Presidente: VAGO

Comissão de Serviços de Infraestrutura

23ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA - SEMIPRESENCIAL, DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM

23ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA - SEMIPRESENCIAL

terça-feira, às 09 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	**PL 2307/2023** - Não Terminativo -	**SENADOR MECIAS DE JESUS**	**9**
2	**PL 4223/2024** - Não Terminativo -	**SENADOR ESPERIDIÃO AMIN**	**23**
3	**PDL 203/2025** - Não Terminativo -	**SENADOR ESPERIDIÃO AMIN**	**34**
4	**PDL 319/2025** - Não Terminativo -	**SENADOR ASTRONAUTA MARCOS PONTES**	**43**
5	**TURNO SUPLEMENTAR** - Terminativo -	**SENADOR CID GOMES**	**57**

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Marcos Rogério

VICE-PRESIDENTE: VAGO

(23 titulares e 23 suplentes)

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

(1) Em 18.02.2025, os Senadores Eduardo Braga, Confúcio Moura e Fernando Farias foram designados membros titulares; e os Senadores Veneziano Vital do Rêgo, Fernando Dueire e Marcelo Castro, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. 006/2025-GLMDB).

(2) Em 18.02.2025, os Senadores Jaime Bagattoli, Marcos Rogerio, Wellington Fagundes e Wilder Morais foram designados membros titulares; e os Senadores Dra. Eudócia, Rogerio Marinho, Eduardo Gomes e Astronauta Marcos Pontes, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. 008/2025-BLVANG).

(3) Em 18.02.2025, os Senadores Jayme Campos e Professora Dorinha Seabra foram designados membros titulares; e os Senadores Sergio Moro e Efraim Filho, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. 012/2025-GLUNIAO).

(4) Em 18.02.2025, os Senadores Cid Gomes, Otto Alencar, Irajá, Daniella Ribeiro e Margareth Buzetti foram designados membros titulares; e os Senadores Jorge Kajuru, Angelo Coronel, Nelsinho Trad, Vanderlan Cardoso e Lucas Barreto, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. 004/2025-GSEGAMA).

(5) Em 18.02.2025, os Senadores Esperidião Amin, Luis Carlos Heinze e Mecias de Jesus foram designados membros titulares; e os Senadores Laércio Oliveira e Cleitinho, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Aliança, para compor a comissão (Of. 002/2025-GABLID/BLALIAN).

(6) Em 18.02.2025, os Senadores Beto Faro, Rogério Carvalho e Weverton foram foram designados membros titulares; e os Senadores Fabiano Contarato, Randolfe Rodrigues e Leila Barros, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Pelo Brasil, para compor a comissão (Of. 026/2025-GLPDT).

(7) Em 19.02.2025, a comissão reunida elegeu o Senador Marcos Rogério Presidente deste colegiado.

(8) Em 19.02.2025, o Senador Carlos Viana foi designado membro titular e o Senador Zequinha Marinho, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 010/2025-GLPODEMOS).

(9) Em 19.02.2025, o Senador Veneziano Vital do Rêgo foi designado membro titular, em substituição ao Senador Confúcio Moura, que passa a membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 026/2025-GLMDB).

(10) Em 19.02.2025, o Senador Plínio Valério foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 001/2025-GLPSDB).

(11) Em 19.02.2025, os Senadores Eduardo Braga, Confúcio Moura, Fernando Farias, Jayme Campos, Professora Dorinha Seabra, Carlos Viana e Plínio Valério foram designados membros titulares, e os Senadores Veneziano Vital do Rêgo, Efraim Filho, Fernando Dueire, Zequinha Marinho, Marcelo Castro e Sergio Moro, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 006/2025-BLDEM).

(12) Em 20.02.2025, o Senador Veneziano Vital do Rêgo foi designado membro titular, em substituição ao Senador Confúcio Moura, que passa a membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 010/2025-BLDEM).

(13) Em 21.02.2025, o Senador Laércio Oliveira foi designado membro titular e o Senador Luis Carlos Heinze, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Aliança, para compor a comissão (Of. nº 006/2025-GABLID/BLALIAN).

(14) Em 25.02.2025, a Senadora Tereza Cristina foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Aliança, para compor a comissão (Of. nº 009/2025-BLALIAN).

(15) Em 27.02.2025, o Senador Jader Barbalho foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 017/2025-BLDEM).

(16) Em 11.03.2025, o Senador Chico Rodrigues foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Jorge Kajuru, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 7/2025-GSEGAMA).

(17) Em 03.04.2025, a Senadora Leila Barros deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Pelo Brasil (Of. nº 43/2025-GLPDT).

(18) Em 01.07.2025, o Senador Jorge Kajuru foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 006/2025-BLPBRA).

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

REUNIÕES ORDINÁRIAS: TERÇAS-FEIRAS 9:00 HORAS
SECRETÁRIO(A): THALES ROBERTO FURTADO MORAIS
TELEFONE-SECRETARIA: 61 3303-4607
FAX: 61 3303-3286
TELEFONE - SALA DE REUNIÕES: 3303-4607
E-MAIL: ci@senado.gov.br

SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA

3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
57ª LEGISLATURA

Em 2 de setembro de 2025
(terça-feira)
às 09h

PAUTA

23ª Reunião, Extraordinária - Semipresencial

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

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

Atualizações:
1. Reunião alterada para semipresencial. (01/09/2025 08:33)

PAUTA

ITEM 1

PROJETO DE LEI N° 2307, DE 2023

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, que define os percentuais da distribuição da compensação financeira de que trata a Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, para aumentar os percentuais dessa compensação incidentes sobre o ouro e o ferro.

Autoria: Senador Carlos Viana

Relatoria: Senador Mecias de Jesus

Relatório: Pela aprovação com emendas

Observações:

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

Textos da pauta:

Relatório Legislativo **(CI)**
Avulso inicial da matéria **(PLEN)**

ITEM 2

PROJETO DE LEI N° 4223, DE 2024

- Não Terminativo -

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

Autoria: Senadora Ana Paula Lobato

Relatoria: Senador Esperidião Amin

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

1. A matéria será apreciada pela Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor, em decisão terminativa.
2. Em 15/07/2025, foi concedida vista coletiva, nos termos regimentais.

Textos da pauta:

Relatório Legislativo **(CI)**
Avulso inicial da matéria **(PLEN)**

ITEM 3

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 203, DE 2025

- Não Terminativo -

Susta o art. 4º da Portaria nº 689, de 17 de julho de 2024, do Ministério dos Transportes/Gabinete do Ministro, que disciplina requisitos e procedimentos para enquadramento e acompanhamento de projetos de investimento prioritários no setor de infraestrutura de transportes rodoviário e ferroviário para fins de emissão de debêntures incentivadas e de debêntures de infraestrutura.

Autoria: Senador Zequinha Marinho

Relatoria: Senador Esperidião Amin

Relatório: Pela aprovação

Observações:

1. A matéria será apreciada pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

Textos da pauta:

Relatório Legislativo **(CI)**
Avulso inicial da matéria

ITEM 4

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 319, DE 2025

- Não Terminativo -

Susta os efeitos dos §§ 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 7º e 8º do art. 2º do Decreto n° 12.068, de 20 de junho de 2024, que regulamenta a licitação e a prorrogação das concessões de distribuição de energia elétrica de que trata o art. 4º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, regulamenta a Lei nº 8.631, de 4 de março de 1993, a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, e a Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, estabelece diretrizes para a modernização das concessões de serviço público de distribuição de energia elétrica, e altera o Decreto nº 62.724, de 17 de maio de 1968, o Decreto nº 2.655, de 2 de julho de 1998, e o Decreto nº 5.177, de 12 de agosto de 2004.

Autoria: Senador Rogerio Marinho

Relatoria: Senador Astronauta Marcos Pontes

Relatório: Pela aprovação

Observações:

1. A matéria será apreciada pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

Textos da pauta:

Relatório Legislativo **(CI)**
Avulso inicial da matéria

ITEM 5

TURNO SUPLEMENTAR DO SUBSTITUTIVO OFERECIDO AO PROJETO DE LEI N° 1086, DE 2024

- Terminativo -

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

Autoria do Projeto: Senador Fernando Farias

Relatoria do Projeto: Senador Cid Gomes

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

1. A matéria foi apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos, com parecer "Aprovado o relatório, que passa a constituir o parecer da comissão, favorável ao Projeto, com a Emenda nº 1-CAE".

2. Em 15/07/2025, foi aprovado o substitutivo oferecido ao PL 1086/2024, ora submetido

a turno suplementar nos termos do disposto no art. 282 do Regimento Interno do Senado Federal.

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

Textos da pauta:

Parecer **(CI)**
Parecer **(CAE)**
Avulso inicial da matéria **(PLEN)**
Emenda 2 **(CI)**

1

SF/25329.37369-71

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

PARECER Nº , DE 2025

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 2307, de 2023, do Senador Carlos Viana, que *altera a Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, que define os percentuais da distribuição da compensação financeira de que trata a Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, para aumentar os percentuais dessa compensação incidentes sobre o ouro e o ferro*.

Relator: Senador **MECIAS DE JESUS**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 2307, de 2023, de autoria do Senador Carlos Viana, que *altera a Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, que define os percentuais da distribuição da compensação financeira de que trata a Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, para aumentar os percentuais dessa compensação incidentes sobre o ouro e o ferro*.

O projeto é composto por dois artigos.

O art. 1º altera a Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, para aumentar a alíquota da Compensação Financeira pela Exploração Mineral (CFEM), conhecida como o *royalty* da mineração, do minério de ferro e do ouro. No caso da primeira substância mineral, a alíquota da CFEM, que atualmente varia de 2 a 3,5%, passará para a faixa de 3,5 a 7%. Já para o ouro, a alíquota atual da CFEM

SF/25329.37369-71

de 1,5% dará lugar para o intervalo de 1,5 a 3,5%. Nos dois casos, a alíquota padrão será a mais alta, podendo a Agência Nacional de Mineração (ANM) reduzi-la, dentro da faixa estipulada e mediante demanda devidamente justificada, com o intuito de não *prejudicar a viabilidade econômica de jazidas com baixos desempenho e rentabilidade em razão do teor da substância mineral, da escala de produção, do pagamento de tributos e do número de empregados*.

O art. 2º prevê a entrada em vigor da Lei em cento e oitenta dias, contados de sua publicação.

Na Justificação, o autor argumenta que os bens minerais são exauríveis e sua exploração provoca a elevação da demanda por serviços públicos. Nesse contexto, ele defende ser preciso aumentar a arrecadação da CFEM para que os municípios mineradores possam reforçar a infraestrutura para fazer frente a essa demanda, bem como diversificar a economia antes da futura exaustão das minas. Além disso, a mineração provoca impactos ambientais. Ainda segundo o autor, a arrecadação da CFEM corresponde a um valor proporcionalmente baixo do faturamento da mineração. Portanto, a majoração da CFEM seria suportável, principalmente para as minas de maior produtividade e lucratividade.

O PL nº 2307, de 2023, foi remetido à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), seguindo posteriormente à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), em decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas nos termos do art. 122, II, alínea "c", do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do RISF, cabe à CI opinar sobre matérias pertinentes a "transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes" e "outros assuntos correlatos". Nota-se, dessa

SF/25329.37369-71

forma, a aderência do tema abordado pelo PL àqueles de competência desta Comissão.

O autor da proposição demonstra correta preocupação sobre o impacto ambiental da mineração e o futuro dos municípios nos quais essa atividade econômica ocorre, bem como aponta a necessidade da destinação de recursos para a diversificar a economia antes da exaustão das minas. Diante disso, o autor, partindo da tese de que arrecadação da CFEM corresponde a um valor proporcionalmente baixo do faturamento das empresas de mineração, propõe elevação da CFEM.

Analisando-se o mérito do PL, não há qualquer dúvida acerca da importância de sua aprovação.

A elevação das alíquotas de CFEM incidente sobre o ouro e o ferro é uma medida essencial e estratégica para assegurar maior justiça na distribuição dos benefícios advindos da exploração de recursos naturais exauríveis, pois promove, simultaneamente, o fortalecimento das economias locais e a preservação ambiental nas regiões mineradoras. Além disso, a medida é uma resposta efetiva aos desafios históricos enfrentados por municípios cuja prosperidade está intrinsicamente ligada à mineração.

A mineração gera uma única “safra” de recursos, sendo, portanto, caracterizada pela finitude das jazidas. A consequência inevitável dessa condição é o abandono econômico e social das comunidades mineradoras após a exaustão das atividades. Neste contexto, o aumento das alíquotas da CFEM sobre o ouro e o ferro proporciona recursos adicionais ao Poder Público, especialmente aos municípios mineradores, permitindo que se planeje e implemente estratégias de diversificação econômica e recuperação ambiental. Com isso, mitiga-se a dependência exclusiva da mineração e prepara-se as localidades para um futuro sustentável, onde o desenvolvimento não dependa exclusivamente da extração mineral.

SF/25329.37369-71

Ademais, os recursos provenientes da CFEM são fundamentais para enfrentar os desafios ambientais decorrentes da mineração. Tragédias como o rompimento da barragem do Córrego do Feijão, de propriedade da Vale, evidenciam os riscos associados à atividade e a necessidade de maior investimento na recuperação dos danos causados ao meio ambiente e às comunidades afetadas. A ampliação das alíquotas proposta neste projeto não apenas proporciona meios para lidar com tais desafios, como reafirma o compromisso do Estado em garantir uma compensação mais adequada pelos impactos da exploração de bens minerais.

Também é preciso observar que os estados e municípios desempenham um papel fundamental na formulação e implementação de políticas públicas essenciais à qualidade de vida da população, como saúde, educação e segurança pública. Para que essas iniciativas sejam eficazes, é imprescindível que disponham de recursos financeiros adequados, como os provenientes da CFEM. O fortalecimento dessas áreas reverbera positivamente no setor empresarial, pois a melhoria na saúde pública contribui para a redução de absenteísmo e para o aumento da produtividade dos trabalhadores, enquanto uma educação de qualidade eleva sua qualificação profissional e competitividade no mercado de trabalho. Além disso, a insegurança, ao gerar prejuízos significativos à sociedade, também cria riscos para as empresas, comprometendo o transporte de bens, a execução de contratos e a atratividade econômica das regiões. Assim, o aumento com a arrecadação da CFEM permitirá que estados e municípios invistam em políticas públicas que promovem o bem-estar social e a estabilidade e a eficiência do setor produtivo.

Ressalta-se, por fim, que a proposição tem respaldo na necessidade de ajustar as alíquotas da CFEM à realidade financeira do setor mineral. Apesar da resistência inicial das mineradoras em face de ajustes anteriores, os lucros recordes registrados por empresas como a Vale demonstram a viabilidade econômica da atividade mesmo com alíquotas ampliadas. Em 2024, por exemplo, a Vale obteve um lucro de R$ 30,431 bilhões[1], revelando a robustez do mercado e

[1] https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/53207d1c-63b4-48f1-96b7-19869fae19fe/f81e21c9-5afc-e96d-bc95-e898ae24cbac?origin=1, acesso em 7 de abril de 2025.

SF/25329.37369-71

a capacidade de absorver aumentos na compensação financeira sem comprometer a operação.

Resta claro, assim, que o aumento das alíquotas da CFEM sobre o ouro e o ferro não deve ser encarado como um ônus à mineração, mas como um mecanismo indispensável à construção de um modelo sustentável e responsável de exploração mineral, e que está em perfeita consonância com a Constituição Federal (CF). Essa, no § 1º do art. 20, assegura à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios a participação no resultado da exploração de recursos minerais no respectivo território ou compensação financeira por essa exploração. Além disso, nos incisos III e VI do art. 170, a CF prevê a função social da propriedade e a defesa do meio ambiente como princípios da ordem econômica.

Há, todavia, um relevante ajuste a ser feito na proposição, relacionado às cooperativas minerais.

A majoração das alíquotas da CFEM proposta no PL nº 2.307, de 2023, foi concebida para grandes mineradoras, que são significativamente diferentes das cooperativas minerais. Essas últimas enfrentam diversas dificuldades financeiras e operacionais. A aplicação das alíquotas majoradas da CFEM agravaria ainda mais essas dificuldades, colocando em risco a sustentabilidade dessas organizações. Vale ressaltar que essas cooperativas contribuem significativamente para o desenvolvimento local, gerando empregos, promovendo inclusão social e estimulando a economia regional. Por isso, é crucial que essa majoração almejada pelo PL nº 2.307, de 2023, não seja aplicada às cooperativas de mineração. Nesse sentido, propomos que alíquota da CFEM incidente sobre o ouro extraído pelas cooperativas de mineração seja de 1,5%.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **aprovação** do PL nº 2307, de 2023, com a seguinte emenda:

SF/25329.37369-71

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

EMENDA Nº - CI

(ao PL nº 2307, de 2023)

Dê-se a seguinte redação ao Anexo da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, na forma proposta pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 2307, de 2023:

"ANEXO

Alíquotas para Fins de Incidência da Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CFEM)

a) Alíquotas das substâncias minerais:

Alíquota	Substância Mineral
1% (um inteiro por cento)	Rochas, areias, cascalhos, saibros e demais substâncias minerais quando destinadas ao uso imediato na construção civil; rochas ornamentais; águas minerais e termais
2% (dois inteiros por cento)	Diamante e demais substâncias minerais
3% (três inteiros por cento)	Bauxita, manganês, nióbio e sal-gema
3,5% (três inteiros e cinco décimos por cento)	Ouro, observadas as letras b, c e d deste Anexo
7% (sete inteiros por cento)	Ferro, observadas as letras b e c deste Anexo

b) .....

1. .....

2. .....

SF/25329.37369-71

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

c) .....

d) A alíquota para as cooperativas minerais será de 1,5% (um inteiro e cinco décimos por cento).” (NR)

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI
N° 2307, DE 2023

Altera a Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, que define os percentuais da distribuição da compensação financeira de que trata a Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, para aumentar os percentuais dessa compensação incidentes sobre o ouro e o ferro.

AUTORIA: Senador Carlos Viana (PODEMOS/MG)

Página da matéria

SF/23686.22902-58

PROJETO DE LEI Nº DE 2023

Altera a Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, que define os percentuais da distribuição da compensação financeira de que trata a Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, para aumentar os percentuais dessa compensação incidentes sobre o ouro e o ferro.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O *caput* do art. 2º e o Anexo da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, passam a vigorar com a seguinte redação:

"**Art. 2°** As alíquotas da Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CFEM) serão aquelas constantes do Anexo desta Lei, observado o limite de 7% (sete inteiros por cento), e incidirão:

....." (NR)

"ANEXO

Alíquotas para Fins de Incidência da Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CFEM)

a) Alíquotas das substâncias minerais:

Alíquota	Substância Mineral
1% (um inteiro por cento)	Rochas, areias, cascalhos, saibros e demais substâncias minerais quando destinadas ao uso imediato na construção civil; rochas ornamentais; águas minerais e termais

SF/23686.22902-58

2% (dois inteiros por cento)	Diamante e demais substâncias minerais
3% (três inteiros por cento)	Bauxita, manganês, nióbio e sal-gema
3,5% (três inteiros e cinco décimos por cento)	Ouro, observadas as letras b e c deste Anexo
7% (sete inteiros por cento)	Ferro, observadas as letras b e c deste Anexo

b) Com o objetivo de não prejudicar a viabilidade econômica de jazidas com baixos desempenho e rentabilidade em razão do teor da substância mineral, da escala de produção, do pagamento de tributos e do número de empregados, decreto do Poder Executivo, a ser publicado em até noventa dias a partir da promulgação desta Lei, estabelecerá critérios para que a Agência Nacional de Mineração(ANM), mediante demanda devidamente justificada, possa reduzir, excepcionalmente, a alíquota da CFEM:

1. do ouro de 3,5% (três inteiros e cinco décimos por cento) para até 1,5% (um inteiro e cinco décimos por cento);

2. do ferro de 7% (sete inteiros por cento) para até 3,5% (três inteiros e cinco décimos por cento).

c) A decisão e o parecer técnico da ANM relativos à redução das alíquotas da CFEM, de que trata a letra b deste Anexo, serão divulgados em seu sítio oficial na internet, e a redução somente entrará em vigor sessenta dias a partir da divulgação.” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após a sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

É bem sabido que a mineração proporciona uma única “safra”, isto é, os bens minerais são exauríveis. Uma vez esgotada a jazida, restam somente os rejeitos e a necessidade de recuperação do meio ambiente degradado. Nesse cenário, toda a atividade econômica dependente, direta ou indiretamente, da mineração fenece e as regiões e os municípios mineradores, antes prósperos, entram em rápida decadência.

Por isso, é necessário garantir que, nos tempos de vacas gordas da atividade mineral, uma parte da riqueza gerada seja destinada ao Poder Público, em especial aos municípios mineradores. Assim, estes podem fazer

SF/23686.22902-58

frente a dois desafios: de imediato, reforçar a infraestrutura para atender o aumento demanda por serviços públicos que usualmente acompanha a implantação e a operação de projetos de mineração e, no médio e longo prazos, proporcionar as condições para diversificação das atividades econômicas locais, de forma a reduzir a dependência da mineração e preparar o município para o futuro pós-exaustão das minas.

A Constituição Federal, no § 1º do art. 20, assegura, nos termos da lei, à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios a participação no resultado da exploração de recursos minerais no respectivo território ou compensação financeira por essa exploração. O diploma legal que disciplina esse comando constitucional é a Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990. Além de definir as regras de distribuição dos valores arrecadados entre os entes federados, a Lei nº 8.001, de 1990, estabelece as alíquotas da Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CFEM) aplicadas as diversas substâncias minerais.

Depois de décadas de alíquotas da CFEM subdimensionadas em relação tanto à renda proporcionada pela mineração quanto às necessidades dos municípios mineradores, a Lei nº 13.540, de 18 de dezembro de 2017, decorrente do Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória nº 789, de 2017, estabeleceu um tímido aumento dessas alíquotas para o ouro e o ferro, que subiram, respectivamente, de 1% para 1,5% e de 2% para 3,5%. Esse ganho diminuto, ressalte-se, foi arrancado a fórceps pelos parlamentares, que tiveram de enfrentar o poderoso lobby da mineradoras.

Apesar das previsões catastrofistas, que apontavam o definhamento da atividade mineradora no Brasil em razão do aumento da CFEM, o lucro das empresas mineradoras continuou a subir e as únicas catástrofes ocorridas atingiram o meio ambiente e as populações próximas às minas. A Vale, por exemplo, registrou, em 2021, em plena pandemia de covid-19, o maior lucro obtido até então por uma companhia brasileira de capital aberto: R$ 121,2 bilhões[1]. Em 2022, houve queda do lucro da Vale em relação a 2021, porém, ainda assim, foi o terceiro maior da história para uma companhia brasileira de capital aberto: R$ 95,5 bilhões[2].

Já quanto ao meio ambiente, estão bem vivas na memória dos brasileiros as trágicas imagens do desastre provocado pelo rompimento da barragem de rejeitos de mineração da mina do Córrego do Feijão, de

[1] Disponível em https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2022/02/vale-registra-maior-lucro-da-historia-do-brasil-de-r-121-bi.shtml. Acesso em 14 de abril de 2023.
[2] Disponível em https://g1.globo.com/economia/noticia/2023/02/16/lucro-da-vale-em-2022-e-o-terceiro-maior-da-historia-entre-empresas-listadas-na-bolsa-de-valores.ghtml. Acesso em 14 de abril de 2023.

SF/23686.22902-58

propriedade da Vale. A lama destruidora impactou as atividades de turismo, pesca, pecuária e agricultura das regiões vizinhas. O mais triste, contudo, é que os atingidos e as famílias das vítimas fatais até hoje buscam na Justiça, no Brasil e no exterior, compensação condigna do peso de suas perdas.

O ferro e o ouro constituem as duas principais substâncias minerais produzidas no Brasil e responderam, em 2022, por, respectivamente, 61,4% e 9,6% do faturamento do setor, que totalizou R$ 250 bilhões[3]. Entretanto, no mesmo ano, a arrecadação da CFEM foi de somente R$ 7,08 bilhões, menos de 3% do faturamento da mineração. De fato, muito pouco, considerando-se que essa atividade faz o aproveitamento bens esgotáveis de propriedade da União.

Diante desse quadro, apresentamos este Projeto de Lei com vistas a aumentar a alíquota máxima da CFEM incidente sobre o ouro e o ferro. Essa alteração amplia a flexibilidade da Agência Nacional de Mineração (ANM) para estipular alíquotas de CFEM mais elevadas para as minas de maior produtividade sem inviabilizar a produção mineral daquelas de menor produtividade.

Contamos com o apoio das Senhoras Senadoras e dos Senhores Senadores para a aprovação deste Projeto de Lei que atende aos justos reclamos dos municípios mineradores do Brasil.

Sala das Sessões,

Senador CARLOS VIANA

[3] Disponível em https://ibram.org.br/wp-content/uploads/2023/03/Infografico_Mineracao_em_Numeros-2022-compressed.pdf. Acesso em 14 de abril de 2023.

LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88
  https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988
- Lei nº 7.990, de 28 de Dezembro de 1989 - Lei da Compensação Financeira pelos Recursos Minerais - 7990/89
  https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1989;7990
- Lei nº 8.001, de 13 de Março de 1990 - Lei da Compensação Financeira pelos Recursos Minerais Renováveis - 8001/90
  https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1990;8001
- Lei nº 13.540, de 18 de Dezembro de 2017 - LEI-13540-2017-12-18 - 13540/17
  https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2017;13540
- Medida Provisória nº 789, de 25 de Julho de 2017 - MPV-789-2017-07-25 - 789/17
  https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:medida.provisoria:2017;789

2

SF/25087.34016-07

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

PARECER Nº , DE 2025

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

Relator: Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

I – RELATÓRIO

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

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

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

SF/25087.34016-07

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

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

II – ANÁLISE

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

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

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

SF/25087.34016-07

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

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

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

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

SF/25087.34016-07

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

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

III – VOTO

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

EMENDA Nº – CI (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI Nº 4223, DE 2024

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

SF/25087.34016-07

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

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

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

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

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

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

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

Parágrafo único. O transportador deverá comercializar, pelo menos uma classe de bilhetes com opção de transferibilidade, respeitadas as normas constantes de regulamento a ser editado pela autoridade competente, sendo vedada a revenda do bilhete."

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

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI
N° 4223, DE 2024

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

AUTORIA: Senadora Ana Paula Lobato (PDT/MA)

Página da matéria

SF/24063.86777-59

SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora **ANA PAULA LOBATO**

PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

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

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

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

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

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

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

Assinado eletronicamente, por Sen. Ana Paula Lobato

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

SF/24063.86777-59

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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

lv2024-08937
Assinado eletronicamente, por Sen. Ana Paula Lobato
Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7382996191

SF/24063.86777-59

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

Sala das Sessões,

Senadora ANA PAULA LOBATO

lv2024-08937
Assinado eletronicamente, por Sen. Ana Paula Lobato

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

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 7.565, de 19 de Dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica (1986) - 7565/86
https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1986;7565

3

SF/25295.78651-15

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

PARECER Nº , DE 2025

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 203, de 2025, do Senador Zequinha Marinho, que *susta o art. 4º da Portaria nº 689, de 17 de julho de 2024, do Ministério dos Transportes/Gabinete do Ministro, que disciplina requisitos e procedimentos para enquadramento e acompanhamento de projetos de investimento prioritários no setor de infraestrutura de transportes rodoviário e ferroviário para fins de emissão de debêntures incentivadas e de debêntures de infraestrutura*.

Relator: Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Decreto Legislativo (PDL) ora examinado tem por objetivo sustar o art. 4º da Portaria nº 689/2024, por considerar que o Poder Executivo exorbitou seu poder regulamentar.

O dispositivo contra o qual se insurge o autor da proposição, Senador Zequinha Marinho, impôs restrições adicionais aos projetos de ferrovias autorizadas – em especial a exigência de licença ambiental prévia como condição para enquadramento prioritário –, o que não encontra respaldo na Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021.

Em seu entendimento, a medida em questão viola o princípio da legalidade (art. 5º, II, da Constituição Federal) e cria discriminação indevida entre ferrovias públicas e privadas, o que desestimula investimentos pelo setor privado. Sustenta o autor que a exigência de licença prévia como condição para o enquadramento como projeto prioritário pode gerar entraves

SF/25295.78651-15

burocráticos à emissão de debêntures incentivadas, comprometendo a captação de recursos.

Finalmente, argumenta que, sendo a infraestrutura ferroviária estratégica para o país, é necessário adotar políticas que estimulem sua expansão, principalmente por meio da iniciativa privada. O PDL tem por objetivo, portanto, garantir isonomia regulatória e segurança jurídica para os investidores privados.

Não foram apresentadas emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

A atual proposição, do ponto de vista formal, encontra fundamento no disposto no art. 49, V, da Carta Magna, que estabelece a competência privativa do Congresso Nacional para *sustar os atos normativos do Poder Executivo que exorbitem do poder regulamentar ou dos limites de delegação legislativa*.

Quanto à juridicidade e à regimentalidade da proposição, não há óbices, uma vez que a sustação do ato editado pelo Poder Executivo mediante decreto legislativo está em conformidade com o inciso II do art. 213 do RISF.

No que se refere ao mérito, o mencionado art. 4º da Portaria estabelece restrições não previstas no diploma legal que instituiu o regime de autorização de ferrovias, a Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021.

A sustação do art. 4º tem por objetivo tornar equivalentes os processos de enquadramento de projetos ferroviários privados e públicos como prioritários.

As ferrovias autorizadas poderão transformar o cenário do transporte ferroviário brasileiro. Ao impulsionar a expansão da malha, serão capazes de reforçar a competitividade do transporte ferroviário com o

SF/25295.78651-15

transporte rodoviário, promovendo ganhos ambientais e facilitando a integração logística.

As debêntures de infraestrutura são instrumentos fundamentais para viabilizar a construção de novas ferrovias no Brasil, especialmente em um cenário de limitação orçamentária do setor público.

Ademais, considerando que a obtenção de licenças ambientais é um processo complexo e demorado, tal exigência, exclusivamente para os projetos de autorização, pode representar um entrave significativo para a captação de recursos destinados à construção de ferrovias privadas.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 203, de 2025.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SENADO FEDERAL

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 203, DE 2025

Susta o art. 4º da Portaria nº 689, de 17 de julho de 2024, do Ministério dos Transportes/Gabinete do Ministro, que disciplina requisitos e procedimentos para enquadramento e acompanhamento de projetos de investimento prioritários no setor de infraestrutura de transportes rodoviário e ferroviário para fins de emissão de debêntures incentivadas e de debêntures de infraestrutura.

AUTORIA: Senador Zequinha Marinho (PODEMOS/PA)

DOCUMENTOS:

- Texto do projeto de decreto legislativo
- Legislação citada

Página da matéria

SF/25897.50778-06

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2025

Susta o art. 4º da Portaria nº 689, de 17 de julho de 2024, do Ministério dos Transportes/Gabinete do Ministro, que *disciplina requisitos e procedimentos para enquadramento e acompanhamento de projetos de investimento prioritários no setor de infraestrutura de transportes rodoviário e ferroviário para fins de emissão de debêntures incentivadas e de debêntures de infraestrutura*.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica sustado o art. 4º da Portaria nº 689, de 17 de julho de 2024, do Ministério dos Transportes/Gabinete do Ministro.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Decreto Legislativo (PDL) tem como objetivo sustar o art. 4º da Portaria nº 689, de 17 de julho de 2024, que disciplina os requisitos e os procedimentos para enquadramento e acompanhamento de projetos de investimento prioritários no setor de infraestrutura de transportes rodoviário e ferroviário para fins de emissão de debêntures incentivadas e de debêntures de infraestrutura.

O mencionado art. 4º da Portaria estabelece restrições não previstas no diploma legal que instituiu o regime de autorização de ferrovias, a Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021.

Por sua vez, o art. 5º, II, da Constituição da República reserva à lei a prerrogativa de inovar no ordenamento jurídico brasileiro, sendo vedado, portanto, aos atos infralegais assim proceder. No caso específico, as diferenças

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3920400116

SF/25897.50778-06

de tratamento entre ferrovias públicas e privadas foram estabelecidas em Lei, não cabendo ao Poder Executivo criar outras restrições aos projetos de ferrovias autorizadas.

Ao assim proceder, o 4º da Portaria extrapola os limites regulamentares a ela conferidos pela Lei nº 14.273, de 2021, de modo que demanda a aplicação do art. 49, V, da Constituição da República, para suprimi-la do ordenamento jurídico brasileiro.

Ademais, considerando que a obtenção de licenças ambientais é um processo complexo e demorado, tal exigência, exclusivamente para os projetos de autorização, pode representar um entrave significativo para a captação de recursos destinados à construção de ferrovias privadas.

Em um cenário onde a infraestrutura ferroviária é crucial para o desenvolvimento econômico e para a competitividade do país, é imperativo que se adotem medidas que facilitem e incentivem os investimentos no setor, independentemente do modelo de outorga a ser utilizado. Fazer exigências mais rígidas para as autorizatárias pode desestimular os investidores e comprometer a expansão das ferrovias privadas.

Cabe salientar que os projetos não estarão isentos de cumprir as normas ambientais vigentes, apenas a licença prévia não será um pré-requisito para o enquadramento prioritário, podendo ser obtida em paralelo ao desenvolvimento do projeto.

A emissão de debêntures incentivadas e de infraestrutura é uma ferramenta poderosa para a alavancagem de recursos, e, portanto, essencial para a implementação de grandes projetos de infraestrutura. A sustação do art. 4º tem por objetivo tornar equivalentes os processos de enquadramento de projetos ferroviários privados e públicos como prioritários.

A expansão da infraestrutura ferroviária é fundamental para o desenvolvimento econômico do Brasil. Ferrovias eficientes reduzem os custos logísticos, aumentam a competitividade das exportações e promovem a integração regional. A facilitação do enquadramento prioritário para projetos de ferrovias privadas contribuirá para a atração de investimentos, a geração de empregos e o crescimento econômico sustentável.

li-tu2024-11122
Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho
Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3920400116

SF/25897.50778-06

Além disso, a modernização e a ampliação da malha ferroviária são essenciais para atender à crescente demanda por transporte de cargas, especialmente em setores estratégicos como o agronegócio e a mineração. A simplificação dos procedimentos para emissão de debêntures incentivadas permitirá que o Brasil avance na construção de uma infraestrutura de transporte mais eficiente e competitiva.

Diante do exposto, a sustação pretendida se faz necessária para facilitar e incrementar a alavancagem de recursos para a construção de ferrovias privadas/autorizadas em nosso país. A medida proposta visa a remover entraves burocráticos, acelerar o processo de captação de investimentos e promover o desenvolvimento econômico sustentável, sem comprometer o cumprimento das normas ambientais vigentes.

São esses os motivos pelos quais apresentamos este projeto, e que esperamos possam convencer os nobres Pares para sua rápida aprovação.

Sala das Sessões,

Senador ZEQUINHA MARINHO

li-tu2024-11122
Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3920400116

LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88
  https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988
- Lei nº 14.273, de 23 de Dezembro de 2021 - Lei das Ferrovias - 14273/21
  https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2021;14273

4

SF/25922.52497-29

PARECER Nº , DE 2025

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 319, de 2025, do Senador Rogerio Marinho, que *susta os efeitos dos §§ 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 7º e 8º do art. 2º do Decreto nº 12.068, de 20 de junho de 2024, que regulamenta a licitação e a prorrogação das concessões de distribuição de energia elétrica de que trata o art. 4º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, regulamenta a Lei nº 8.631, de 4 de março de 1993, a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, e a Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, estabelece diretrizes para a modernização das concessões de serviço público de distribuição de energia elétrica, e altera o Decreto nº 62.724, de 17 de maio de 1968, o Decreto nº 2.655, de 2 de julho de 1998, e o Decreto nº 5.177, de 12 de agosto de 2004*.

Relator: Senador **ASTRONAUTA MARCOS PONTES**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura o Projeto de Decreto Legislativo (PDL) nº 319, de 2025, do Senador Rogerio Marinho, que *susta os efeitos dos §§ 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 7º e 8º do art. 2º do Decreto nº 12.068, de 20 de junho de 2024, que regulamenta a licitação e a prorrogação das concessões de distribuição de energia elétrica de que trata o art. 4º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, regulamenta a Lei nº 8.631, de 4 de março de 1993, a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, e a Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, estabelece diretrizes para a modernização das concessões de serviço público de distribuição de energia elétrica, e altera o Decreto nº 62.724, de 17 de maio de 1968, o Decreto nº 2.655, de 2 de julho de 1998, e o Decreto nº 5.177, de 12 de agosto de 2004.*

O PDL é constituído de dois artigos.

SF/25922.52497-29

O art. 1º susta os efeitos dos §§ 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 7º e 8º do art. 2º do Decreto nº 12.068, de 20 de junho de 2024.

O art. 2º estabelece a cláusula de vigência, diz-se, a data de publicação da proposição.

Na Justificação do PDL, o seu autor argumenta que o Decreto nº 12.068, de 2024, restringiu indevidamente o conceito de serviço público adequado, ao considerá-lo apenas sob os aspectos da continuidade do fornecimento e da sustentabilidade econômico-financeira. Tal interpretação contraria a Lei nº 8.987, de 1995, que estabelece um conjunto mais amplo de critérios: regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação e modicidade das tarifas. Dessa forma, a sustação dos parágrafos supramencionados então proposta busca garantir que os processos de prorrogação das concessões observem integralmente todos os elementos definidos em lei para a caracterização do serviço público adequado.

O PDL nº 319, de 2025, foi distribuído à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) e, posteriormente, será encaminhado à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ).

II – ANÁLISE

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

O art. 21, XII, alínea “b” da Constituição Federal (CF) atribui à União a responsabilidade pela exploração, direta ou mediante delegação (autorização, concessão ou permissão), dos serviços e instalações de energia elétrica.

Nesse contexto, a prerrogativa de deliberar sobre a prorrogação dos contratos de concessão pertence ao Poder Concedente, isto é, à própria União. Tal entendimento é corroborado pelo § 3º do art. 4º da Lei nº 9.074, de 1995, que expressamente dispõe que a renovação das concessões de

SF/25922.52497-29

distribuição de energia elétrica poderá ocorrer *a critério do poder concedente, nas condições estabelecidas no contrato*.

Contudo, o art. 49, V, da CF, estabelece como competência do Congresso Nacional a sustação de atos normativos do Poder Executivo que exorbitem do poder regulamentar ou dos limites de delegação legislativa. Nesse sentido, quando esse Poder edita um decreto regulamentar, nos termos do art. 84, IV, da CF, não podem seus termos ir além do que prevê a lei, sob pena de invasão de competência do Poder Legislativo, e violação de cláusula pétrea da separação dos Poderes (art. 60, § 4º, III, da CF).

É relevante ressaltar que a questão abordada pelo PDL revela o zelo do Congresso Nacional em cumprir com suas obrigações constitucionais de fiscalizar os Atos do Poder Executivo e de atuar para que as leis aprovadas atinjam os objetivos para os quais elas foram concebidas.

A Lei nº 8.987, de 1995, que institui o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, estabelece em seu art. 6º que: *Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.*

Trata-se de um conceito legal amplo, construído pelo legislador, que deve ser observado pela Administração Pública no exercício de suas funções normativas e decisórias. A definição legal de serviço adequado deve servir como parâmetro para eventual prorrogação dos serviços públicos concedidos.

Entretanto, o Decreto nº 12.068, de 2024, ao regulamentar os processos de prorrogação das concessões de serviço público de energia elétrica, impôs, em seu art. 2º, § 1º, uma restrição indevida ao conceito legal de serviço adequado, ao dispor que, no âmbito desses processos, a verificação da adequação do serviço será realizada com base apenas em dois *critérios relativos à eficiência: (i) da continuidade do fornecimento e (ii) da gestão econômico-financeira.*

Esse dispositivo vincula a análise da prestação do serviço adequado a apenas dois aspectos: a continuidade do fornecimento e a situação econômico-financeira da concessionária. Ao fazer isso, o decreto ignora os demais elementos que integram o conceito legal definido na Lei nº 8.987, de

SF/25922.52497-29

1995, que não são facultativos, mas sim obrigatórios para a caracterização de um serviço como adequado.

Além disso, os demais parágrafos do art. 2º do Decreto (parágrafos 2º a 5º, 7º e 8º) complementam essa restrição ao estabelecerem formas específicas de verificação, limites de desempenho e consequências regulatórias vinculadas exclusivamente aos dois critérios definidos no § 1º. Tais dispositivos, ao aplicarem critérios parciais em substituição à definição legal completa, criam novas condições para a prorrogação das concessões, sem respaldo no marco legal vigente, especialmente nas Leis nº 8.987, de 1995, e nº 12.783, de 2013.

Importante destacar que o exercício do poder regulamentar pelo Executivo deve ser orientado pelo princípio da legalidade (art. 5º, II, da Constituição Federal), segundo o qual ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei. Isso significa que regulamentos não podem criar, restringir ou ampliar direitos ou obrigações de forma autônoma, sob pena de violação à ordem jurídica e de usurpação da competência do Legislativo.

Cabe ainda registrar que, caso o Poder Executivo entenda necessária a redefinição do conceito de serviço adequado para fins de prorrogação de concessões, tal medida deve ser realizada por meio do devido processo legislativo, e não por comando normativo de hierarquia inferior. O uso do decreto para restringir direitos legalmente definidos configura vício de legalidade e justifica a intervenção corretiva do Congresso Nacional.

Diante do exposto, verifica-se que os §§ 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 7º e 8º do art. 2º do Decreto nº 12.068, de 2024, exorbitam do poder regulamentar ao restringirem, de forma indevida, o conceito legal de serviço adequado previsto na Lei nº 8.987, de 1995. Por essa razão, o Projeto de Decreto Legislativo nº 319, de 2025, merece aprovação, a fim de sustar os efeitos dos referidos dispositivos, nos termos do art. 49, inciso V, da Constituição Federal.

III – VOTO

Diante do exposto, nos pronunciamos pela **aprovação** do Projeto de Decreto Legislativo nº 319, de 2025.

SF/25922.52497-29

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SENADO FEDERAL

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 319, DE 2025

Susta os efeitos dos §§ 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 7º e 8º do art. 2º do Decreto n° 12.068, de 20 de junho de 2024, que regulamenta a licitação e a prorrogação das concessões de distribuição de energia elétrica de que trata o art. 4º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, regulamenta a Lei nº 8.631, de 4 de março de 1993, a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, e a Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, estabelece diretrizes para a modernização das concessões de serviço público de distribuição de energia elétrica, e altera o Decreto nº 62.724, de 17 de maio de 1968, o Decreto nº 2.655, de 2 de julho de 1998, e o Decreto nº 5.177, de 12 de agosto de 2004.

AUTORIA: Senador Rogerio Marinho (PL/RN)

DOCUMENTOS:

- Texto do projeto de decreto legislativo
- Legislação citada

Página da matéria

SF/25044.14906-85

SENADO FEDERAL
Gabinete do **SENADOR ROGÉRIO MARINHO**

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2025

Susta os efeitos dos §§ 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 7º e 8º do art. 2º do Decreto n° 12.068, de 20 de junho de 2024, que *regulamenta a licitação e a prorrogação das concessões de distribuição de energia elétrica de que trata o art. 4º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, regulamenta a Lei nº 8.631, de 4 de março de 1993, a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, e a Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, estabelece diretrizes para a modernização das concessões de serviço público de distribuição de energia elétrica, e altera o Decreto nº 62.724, de 17 de maio de 1968, o Decreto nº 2.655, de 2 de julho de 1998, e o Decreto nº 5.177, de 12 de agosto de 2004.*

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Ficam sustados, nos termos do inciso V do art. 49 da Constituição Federal, os efeitos dos §§ 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 7º e 8º do art. 2º do Decreto n° 12.068, de 20 de junho de 2024, que *regulamenta a licitação e a prorrogação das concessões de distribuição de energia elétrica de que trata o art. 4º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, regulamenta a Lei nº 8.631, de 4 de março de 1993, a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, e a Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, estabelece diretrizes para a modernização das concessões de serviço público de distribuição de energia elétrica, e altera o Decreto nº 62.724, de 17 de maio de 1968, o Decreto nº 2.655, de 2 de julho de 1998, e o Decreto nº 5.177, de 12 de agosto de 2004.*

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Decreto Legislativo tem por objetivo sustar os efeitos dos §§ 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 7º e 8º do art. 2º do Decreto n° 12.068, de 20 de junho de 2024, que restringiram os requisitos exigidos pela Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995,

Assinado eletronicamente, por Sen. Rogerio Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6101682257

SF/25044.14906-85

para verificação da prestação de serviço adequado, quando da prorrogação das concessões de distribuição de energia elétrica não abrangidas pelo art. 7º da Lei nº 12.783, de 2013, extrapolando os contornos constitucionais da atuação administrativa-normativa regulamentar do Poder Executivo.

O art. 4º da Lei n° 9.074, de 7 de julho de 1995, determina que as concessões, permissões e autorizações de exploração de serviços e instalações de energia elétrica e de aproveitamento energético dos cursos de água serão contratadas, **prorrogadas** ou outorgadas nos termos desta e da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

Por sua vez, a Lei n° 8.987/1995, estabelece de forma clara, nos §§ 1º e 2º de art. 6º, o conceito de **serviço adequado** e os requisitos legais para sua caracterização. Confira-se:

> *"Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de* ***serviço adequado*** *ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.*
>
> *§ 1º* ***Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas****.*
>
> *§ 2º A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço."* (grifou-se)

A lei exige, portanto, a **satisfação simultânea de 8 (oito) condições/requisitos** para a caracterização do serviço como adequado: 1) regularidade; 2) continuidade; 3) eficiência; 4) segurança; 5) atualidade; 6) generalidade; 7) cortesia na prestação; e 8) modicidade das tarifas. Nesse sentido, a doutrina avalizada de Marçal Justen Filho[1]:

> *A questão se resolve em termos similares ao que se passa em todas as situações de concretização do fenômeno jurídico, que importam entrelaçamento de valores.* ***A interpretação do § 1° apenas pode conduzir à conclusão de que todos os valores ali consagrados (e outros, implicados pela natureza sistêmica do Ordenamento Jurídico) deverão ser realizados simultaneamente.*** (grifou-se)

[1] FILHO, Marçal Justen. Concessões de Serviços Públicos. São Paulo: Dialética, 1997. (págs. 123 e 124)

Assinado eletronicamente, por Sen. Rogerio Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6101682257

SF/25044.14906-85

A propósito, a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça (STJ) também tem reforçado que o serviço público concedido deve observar, de forma cumulativa, todas as condições estabelecidas no §1º do art. 6º da Lei nº 8.987/1995. Nesse sentido, no julgamento do REsp nº 655.130/RJ [2], a Corte consignou expressamente que os "**usuários têm direito ao serviço adequado, entendido como aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação e modicidade das tarifas**".

Pois bem, por ocasião da edição do Decreto n° 12.068, de 20 de junho de 2024, que fixou as diretrizes para a prorrogação das concessões não abrangidas pelo art. 7º da Lei nº 12.783, de 2013, a pretexto de regulamentar a demonstração da prestação do serviço adequado como critério para avaliação da prorrogação das concessões de distribuição, o Poder Executivo **restringiu o alcance da lei**, ao estabelecer no § 1º do art. 2º do Decreto n° 12.063/2024 que, para os fins da prestação do serviço adequado**, a Agência Nacional de Energia Elétrica – Aneel deverá definir critérios relativos unicamente à verificação da eficiência quanto à: 1) continuidade do fornecimento; 2) gestão econômico-financeira**. Confira-se:

> *"CAPÍTULO I*
> *DOS CRITÉRIOS PARA AVALIAÇÃO DA PRORROGAÇÃO DAS CONCESSÕES DE DISTRIBUIÇÃO*
>
> *Art. 2º A prorrogação das concessões de distribuição fica condicionada à demonstração da prestação do serviço adequado, da expressa aceitação por parte da concessionária das condições estabelecidas neste Decreto e das demais disposições estabelecidas no termo aditivo ao contrato de concessão.*
>
> ***§ 1º Para os fins do disposto no caput, a verificação da prestação do serviço adequado será realizada com base nos critérios definidos na regulação da Agência Nacional de Energia Elétrica – Aneel relativos à eficiência:***
>
> ***I - da continuidade do fornecimento; e***
>
> ***II - da gestão econômico-financeira.***
>
> ***§ 2º A eficiência com relação à continuidade do fornecimento de que trata o inciso I do § 1º será mensurada por indicadores que***

[2] REsp n. 655.130/RJ, relatora Ministra Denise Arruda, Primeira Turma, julgado em 3/5/2007, DJ de 28/5/2007, p. 287.

Assinado eletronicamente, por Sen. Rogerio Marinho
Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6101682257

SF/25044.14906-85

considerem a frequência e a duração média das interrupções do serviço público de distribuição de energia elétrica.

§ 3º A eficiência com relação à gestão econômico-financeira de que trata o inciso II do § 1º será mensurada por indicador que ateste a capacidade de a concessionária honrar seus compromissos econômico-financeiros de maneira sustentável.

§ 4º Os indicadores previstos nos § 2º e § 3º serão aferidos individualmente para cada concessionária e a cada ano civil.

§ 5º Ficará caracterizado o descumprimento da prestação do serviço adequado quando for constatado, no período de apuração:

I - o não atendimento do critério de continuidade do fornecimento, caracterizado pelos limites anuais globais dos indicadores de continuidade coletivos de frequência e de duração, de forma isolada ou conjuntamente, por três anos consecutivos; ou

II - o não atendimento do critério de eficiência com relação à gestão econômico-financeira por dois anos consecutivos.

§ 6º Caberá à Aneel apurar e dar publicidade à verificação da prestação do serviço adequado na forma deste artigo.

§ 7º O período de apuração de que trata o § 5º será composto pelos cinco anos anteriores ao da recomendação de prorrogação de que trata o art. 8º, excluídos os anos anteriores a 2021 para o critério de eficiência com relação à gestão econômico-financeira de que trata o § 3º.

§ 8º Excepcionalmente, quando houver reposicionamento tarifário ou de parâmetros de regulação econômica, a Aneel deverá considerar o impacto desse reposicionamento no cálculo do indicador de que trata o § 3º.

§ 9º Na hipótese de existir processo administrativo de caducidade da concessão de distribuição de energia elétrica, instaurado pela Diretoria da Aneel antes ou depois do requerimento de que trata o art. 7º, o encaminhamento da recomendação a que se refere o art. 8º ficará suspenso até a decisão definitiva acerca da correspondente apuração do processo.

Assinado eletronicamente, por Sen. Rogerio Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6101682257

SF/25044.14906-85

> *§ 10. Na hipótese de haver decisão definitiva no processo administrativo de caducidade da qual não resulte declaração de caducidade em desfavor da concessionária, será dado prosseguimento à análise do requerimento de que trata o art. 7º de acordo com o estabelecido neste Decreto.*
>
> *§ 11. Na hipótese de sobrevir, a qualquer tempo, declaração de caducidade da concessão, o requerimento de prorrogação da concessão será indeferido."* (grifou-se)

Com efeito, ato infralegal não pode restringir, ampliar ou alterar direitos decorrentes de lei. A lei é que estabelece as diretrizes para a atuação administrativa-normativa regulamentar. Se o Poder Público identificou a necessidade de realizar correções na caracterização de serviço adequado, há que fazê-lo pelo processo legislativo constitucionalmente previsto para alteração da lei e não por meio de comandos normativos de hierarquia inferior.

A sustação dos efeitos dos §§ 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 7º e 8º do art. 2º do Decreto n° 12.068, de 20 de junho de 2024, é, portanto, medida necessária para assegurar que os processos de prorrogação das concessões não abrangidas pelo art. 7º da Lei nº 12.783/2013 observem não somente os critérios mínimos estabelecidos pelo Decreto nº 12.068/2024, mas, também, todos os elementos que integram o conceito legal de serviço público adequado, conforme interpretação autêntica conferida pela própria Lei nº 8.987/1995.

Por último, sustados os efeitos dos §§ 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 7º e 8º do art. 2º do Decreto n° 12.068, de 20 de junho de 2024, os processos de prorrogação das concessões não abrangidas pelo art. 7º da Lei nº 12.783/2013 deverão seguir as **normas técnicas definidas na regulação da Agência Nacional de Energia Elétrica – Aneel que confiram integral concretude e efetividade** à prestação do serviço adequado, com avaliação criteriosa de todas as condições do §1º do art. 6º da Lei nº 8.987/1995, nos termos do inciso I do art. 31 desta mesma Lei:

> *"Art. 31. Incumbe à concessionária:*
>
> *I - prestar serviço adequado, na forma prevista nesta Lei, **nas normas técnicas aplicáveis** e no contrato;"* (grifou-se)

Diante do exposto, solicitamos o apoio dos nobres parlamentares para a aprovação deste Projeto de Decreto Legislativo.

Sala das Sessões,

Assinado eletronicamente, por Sen. Rogerio Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6101682257

SF/25044.14906-85

SENADO FEDERAL
Gabinete do **SENADOR ROGÉRIO MARINHO**

Senador **ROGÉRIO MARINHO**

Assinado eletronicamente, por Sen. Rogerio Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6101682257

LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88
https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988
    - art49_cpt_inc5
- Decreto nº 62.724, de 17 de Maio de 1968 - DEC-62724-1968-05-17 - 62724/68
https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:decreto:1968;62724
- Decreto nº 2.655, de 2 de Julho de 1998 - DEC-2655-1998-07-02 - 2655/98
https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:decreto:1998;2655
- Decreto nº 5.177, de 12 de Agosto de 2004 - DEC-5177-2004-08-12 - 5177/04
https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:decreto:2004;5177
- Decreto nº 12.063 de 17/06/2024 - DEC-12063-2024-06-17 - 12063/24
https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:decreto:2024;12063
    - art2_par1
- Decreto nº 12.068 de 20/06/2024 - DEC-12068-2024-06-20 - 12068/24
https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:decreto:2024;12068
    - art2_par1
    - art2_par2
    - art2_par3
    - art2_par4
    - art2_par5
    - art2_par7
    - art2_par8
- Lei nº 8.631, de 4 de Março de 1993 - Lei da Reforma Tarifária - 8631/93
https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1993;8631
- Lei nº 8.987, de 13 de Fevereiro de 1995 - Lei das Concessões de Serviços Públicos (1995) - 8987/95
https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1995;8987
    - art6_par1
- Lei nº 9.074, de 7 de Julho de 1995 - LEI-9074-1995-07-07 - 9074/95
https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1995;9074
    - art4
- Lei nº 9.427, de 26 de Dezembro de 1996 - Lei da Agência Nacional de Energia Elétrica (1996) - 9427/96
https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1996;9427
- Lei nº 9.472, de 16 de Julho de 1997 - Lei Geral de Telecomunicações (1997) - 9472/97
https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997;9472
- 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
    - art7

5

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

Comissão de Serviços de Infraestrutura - Senadores

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

Quórum: **TOTAL** 16

Votação: **TOTAL** 15 **SIM** 13 **NÃO** 2 **ABSTENÇÃO** 0

*** Presidente não votou**

Senador Marcos Rogério
Presidente

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

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

SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 20, DE 2025

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

PRESIDENTE: Senador Marcos Rogério
RELATOR: Senador Cid Gomes

15 de julho de 2025

SF/25628.16383-00

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador CID GOMES

PARECER Nº , DE 2025

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

Relator: Senador **CID GOMES**

I – RELATÓRIO

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

O PL dispõe de quatro artigos.

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

SF/25628.16383-00

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

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

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

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

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

SF/25628.16383-00

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

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

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

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

II – ANÁLISE

Considerando os termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), cabe à CI opinar sobre proposições que tratam de *transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes, e outros assuntos correlatos*. A matéria trata

SF/25628.16383-00

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

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

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

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

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

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

SF/25628.16383-00

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

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

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

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

III – VOTO

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

SF/25628.16383-00

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

EMENDA Nº – CI (Substitutivo)

PROJETO DE LEI Nº 1086, DE 2024

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

"**Art. 6º** .....:

.....

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

....." (NR)

"**Art. 19**. .....:

.....

SF/25628.16383-00

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

....." (NR)

"**Art. 26**. .....:

.....

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

.....

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

"**Art. 40.** .....:

.....

§ 1º .....:

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

....." (NR)

"**Art. 43.** .....:

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

....." (NR)

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

Sala da Comissão,

SF/25628.16383-00

, Presidente

, Relator

Relatório de Registro de Presença

18ª, Extraordinária - Semipresencial

Comissão de Serviços de Infraestrutura

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

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

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

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

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

Não Membros Presentes

AUGUSTA BRITO
IZALCI LUCAS
PAULO PAIM

DECISÃO DA COMISSÃO

(PL 1086/2024)

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

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

À SLSF.

15 de julho de 2025

Senador Marcos Rogério

Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura

SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 71, DE 2024

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

PRESIDENTE: Senador Vanderlan Cardoso
RELATOR: Senador Fernando Dueire

09 de julho de 2024

SF/24849.01759-27

PARECER Nº , DE 2024

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

Relator: Senador **FERNANDO DUEIRE**

I – RELATÓRIO

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

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

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

SF/24849.01759-27

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

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

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

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

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

SF/24849.01759-27

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

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

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

II – ANÁLISE

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

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

SF/24849.01759-27

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

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

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

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

III – VOTO

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

SF/24849.01759-27

EMENDA Nº 1 - CAE
(ao PL 1086/2024)

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

Relatório de Registro de Presença

28ª, Ordinária

Comissão de Assuntos Econômicos

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

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

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

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

Não Membros Presentes

ZEQUINHA MARINHO
MARCOS DO VAL

DECISÃO DA COMISSÃO

(PL 1086/2024)

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

09 de julho de 2024

Senador Vanderlan Cardoso

Presidente da Comissão de Assuntos Econômicos

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI
Nº 1086, DE 2024

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

AUTORIA: Senador Fernando Farias (MDB/AL)

Página da matéria

SF/24520.85965-96

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Fernando Farias**

PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

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

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

Assinado eletronicamente, por Sen. Fernando Farias

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7640991219

SF/24520.85965-96

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Fernando Farias**

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

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

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

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

.....

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

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

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

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

Assinado eletronicamente, por Sen. Fernando Farias

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7640991219

SF/24520.85965-96

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

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

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

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

Assinado eletronicamente, por Sen. Fernando Farias

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7640991219

SF/24520.85965-96

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Fernando Farias**

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

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

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

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

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

Sala das Sessões,

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

Assinado eletronicamente, por Sen. Fernando Farias

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7640991219

LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88
  https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988
  - art225
- Lei nº 14.133, de 1º de Abril de 2021 - Lei de Licitações e Contratos Administrativos (2021) - 14133/21
  https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2021;14133
  - art26
  - art26_par1

SF/25620.97179-05 (LexEdit*)

SENADO FEDERAL

EMENDA Nº - CI
(ao PL 1086/2024)

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

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

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

Art. 2º Suprimido.

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

Art. 26.....

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

Assinado eletronicamente, por Sen. Fernando Dueire

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

SF/25620.97179-05 (LexEdit*)

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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

Assinado eletronicamente, por Sen. Fernando Dueire

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

SF/25620.97179-05 (LexEdit*)

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

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

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

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

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

Assinado eletronicamente, por Sen. Fernando Dueire

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

SF/25620.97179-05 (LexEdit*)

Sala da comissão, 19 de março de 2025.

Senador Fernando Dueire
(MDB - PE)

Assinado eletronicamente, por Sen. Fernando Dueire

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