



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 1402, DE 2026

Altera a Lei nº 14.871, de 28 de maio de 2024, para conceder quotas adicionais de depreciação acelerada para navios-tanque e embarcações de apoio marítimo que utilizam biodiesel, etanol ou suas misturas como combustível.

AUTORIA: Senador Fernando Farias (MDB/AL)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Fernando Farias**

PROJETO DE LEI Nº , DE 2026

Altera a Lei nº 14.871, de 28 de maio de 2024, para conceder quotas adicionais de depreciação acelerada para navios-tanque e embarcações de apoio marítimo que utilizam biodiesel, etanol ou suas misturas como combustível.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Acrescente-se o seguinte art. 2º-B à Lei nº 14.871, de 28 de maio de 2024:

“Art. 2º-B. Os navios-tanque e as embarcações de apoio marítimo que sejam originalmente projetados ou posteriormente adaptados para o uso de biodiesel, etanol ou suas misturas em sistemas de propulsão ou de geração auxiliar farão jus a quotas adicionais de depreciação acelerada, conforme critérios estabelecidos em regulamento.

Parágrafo único. Para fins de cumprimento da legislação orçamentária e fiscal, o Poder Executivo federal incluirá a renúncia de receita de que trata o *caput* deste artigo na estimativa de receita da lei orçamentária anual a partir do início do período de vigência do benefício, nos termos do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal). ”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor no exercício seguinte ao da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Em 2023, a Organização Marítima Internacional (IMO) adotou uma estratégia para redução de emissões com a ambição de atingir emissões líquidas zero “por volta de 2050”, estabelecendo pontos intermediários de





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Fernando Farias**

SF/26964.21949-35

redução de pelo menos 20% até 2030 e de pelo menos 70% até 2040, em relação a 2008. No ano de 2025, a estratégia da organização evoluiu para um arcabouço regulatório que combina: padrão obrigatório de combustível e precificação de gases de efeito estufa. O que eleva o custo regulatório da inação, valorizando, no caso de países proativos, soluções de menor intensidade de carbono.

Embora a estratégia da IMO incida primariamente sobre o tráfego internacional, seus efeitos transbordam para o segmento doméstico, induzindo padrões tecnológicos e de gestão de carbono também na cabotagem e no apoio marítimo. Estimativas e análises recentes da organização sobre navegação doméstica indicam a clara interdependência entre as trajetórias de descarbonização internacional e doméstica, reforçando a oportunidade de calibrar incentivos para esta última.

O biodiesel (FAME/HVO) e o etanol oferecem caminhos viáveis e com horizontes de adoção mais curtos do que alternativas que exigem novos projetos do navio e da infraestrutura de abastecimento, como a amônia e o hidrogênio. Nesse sentido, classificadoras e entidades técnicas vêm publicando múltiplos guias e estudos que reconhecem a viabilidade operacional e o papel dos biocombustíveis para o cumprimento dos objetivos da navegação internacional, desde que observadas as especificações, a compatibilidade de materiais, o gerenciamento da qualidade e a manutenção. Por isso, ao diferenciar, via depreciação acelerada, um adicional para ativos que utilizam biocombustíveis (projetados ou adaptados), o Brasil reduz os seus custos de capital de transição e encurta prazos de aprendizado.

O diferencial proposto não cria um benefício. Refina o mecanismo já vigente de depreciação acelerada, preservando as exigências de produção nacional e o conteúdo local definidos por decreto e pelo CNPE (índice mínimo global de 50% de conteúdo local para navios-tanque). Ao premiar o *retrofit* e o projeto *biofuel-ready*, o presente projeto de lei amplia a demanda por engenharia nacional, integração de sistemas, componentes e serviços especializados (em motores, sistemas de injeção, tratamento, instrumentação e certificação), consolidando competências tecnológicas domésticas na interseção naval-energias limpas e fortalecendo a cadeia de fornecedores.

Adicionalmente, o projeto observa rigorosamente as exigências da legislação fiscal. Ao prever expressamente que a renúncia de receita será considerada na estimativa da lei orçamentária anual, nos termos do art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal, assegura-se transparência, previsibilidade e responsabilidade na gestão das contas públicas. Trata-se de medida que confere





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Fernando Farias**

SF/26964.21949-35

segurança jurídica à iniciativa e mitiga riscos de questionamentos quanto ao seu impacto fiscal.

Diante do exposto, este projeto de lei promove o alinhamento internacional, a redução dos custos de transição, o desenvolvimento de competências nacionais, a integração com a política de biocombustíveis e a segurança jurídica, preservando as salvaguardas de conteúdo local e a arquitetura fiscal existente. Solicita-se, assim, o apoio à sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador FERNANDO FARIAS
(MDB/AL)



Assinado eletronicamente, por Sen. Fernando Farias

Para verifica

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei Complementar nº 101, de 4 de Maio de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal (2000)
- 101/00

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei.complementar:2000;101>

- art14

- Lei nº 14.871 de 28/05/2024 - LEI-14871-2024-05-28 - 14871/24

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2024;14871>