

PARECER Nº , DE 2026

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei nº 1402, de 2026, do Senador Fernando Farias, que *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.*

Relator: Senador **FERNANDO DUEIRE**

I – RELATÓRIO

É submetido à análise desta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei nº 1402, de 2026, de autoria do Senador Fernando Farias. A matéria altera a Lei nº 14.871, de 28 de maio de 2024, para conceder o direito a quotas adicionais de depreciação acelerada a navios-tanque e embarcações de apoio marítimo movidos a biodiesel, etanol ou suas misturas.

Após a manifestação a ser realizada nesta Comissão, o projeto seguirá para a Comissão de Serviços de Infraestrutura, à qual caberá a decisão terminativa. Encerrado o prazo regimental perante a CAE, não foram apresentadas emendas.

O projeto é composto de dois artigos. O art. 1º acrescenta o art. 2º-B à Lei nº 14.871, de 2024, para estender a depreciação acelerada às embarcações do tipo navio-tanque ou de apoio marítimo que sejam originalmente projetadas ou posteriormente adaptadas para o uso de biodiesel, etanol ou suas misturas. O parágrafo único desse novo artigo determina que a renúncia fiscal deverá estar prevista na estimativa de receita contida na lei orçamentária do exercício a partir do qual o benefício entrar em vigor. O art. 2º estabelece que a lei entrará em vigor no exercício seguinte ao de sua publicação.



Na justificação, argumenta-se que a Organização Marítima Internacional (IMO) adotou estratégia de redução das emissões de carbono da navegação em águas internacionais, com meta de emissões líquidas zero por volta de 2050. O projeto busca, assim, incentivar a adequação da frota de embarcações do tráfego doméstico a essa nova realidade, ao mesmo tempo em que privilegia a indústria nacional e a utilização de biocombustíveis produzidos no País.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 99 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CAE analisar os aspectos econômico-financeiros das matérias que lhe são submetidas. Os aspectos relativos à constitucionalidade, à juridicidade e à técnica legislativa serão objeto de avaliação pela Comissão de Serviços de Infraestrutura, à qual cabe a decisão terminativa sobre a proposição.

O Projeto de Lei nº 1402, de 2026, apresenta benefícios relevantes à economia brasileira. O primeiro está relacionado ao incentivo à redução de emissões de carbono no transporte marítimo, ao permitir que embarcações do tipo navio-tanque ou de apoio marítimo movidas a combustíveis menos poluentes tenham tratamento fiscal voltado à aceleração de sua modernização. Conforme defendido na justificação, a medida pode contribuir para a convergência do modal marítimo doméstico aos padrões internacionais de descarbonização.

O segundo benefício diz respeito ao estímulo à indústria naval nacional, uma vez que a política favorece a adaptação e a renovação da frota. O terceiro benefício concerne ao tratamento favorecido à cadeia nacional de biocombustíveis, já que apenas embarcações que utilizem biodiesel, etanol ou suas misturas para propulsão poderão usufruir da medida. Como sabido, o Brasil dispõe de vantagens competitivas na produção dessas fontes renováveis de energia.

Do ponto de vista da legislação fiscal, entretanto, a redação original demanda alguns aperfeiçoamentos. Mediante a emenda transcrita ao fim deste relatório, os §§ 1º e 2º preveem a base de incidência das quotas adicionais: o valor de aquisição, no caso de embarcações novas habilitadas no regime do art. 2º-A, e o custo capitalizado da adaptação, no caso de embarcações posteriormente adaptadas, de modo a possibilitar a hipótese de



retrofit prevista no *caput* do art. 2º-B. Essas alterações visam a garantir que cada operação abrangida pelo projeto tenha sua base de cálculo específica.

O antigo parágrafo único do art. 2º-B da Lei nº 14.871, de 2024, é transformado em §3º para atender ao inciso I do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), que exige que a proposição demonstre não apenas que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12 da LRF, mas também que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias.

Ainda via a mesma emenda, introduzo um §4º com o objetivo de atender ao inciso II do art. 14-A da LRF, o qual demanda que o projeto deve estar acompanhado de prazo de vigência do benefício não superior a cinco anos. No mesmo instrumento, o novo §5º busca conciliar a proposição ao inciso V do mesmo artigo citado, que requer a definição de mecanismos de transparência, monitoramento e avaliação de resultados em relação às metas da renúncia tributária. No mesmo dispositivo, aproveito para cumprir o inciso III do art. 149 da Lei nº 15.321, de 31 de dezembro de 2025, Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2026, que exige a designação do órgão responsável pelo acompanhamento e pela avaliação do benefício quanto à consecução das metas e dos objetivos estabelecidos.

Em atenção ao inciso I do art. 14-A da LRF, que exige a estimativa do quantitativo de beneficiários, estima-se, em termos paramétricos, que o benefício adicional previsto no art. 2º-B alcance, ao longo de sua vigência, entre 8 e 25 pessoas jurídicas e entre 29 e 86 embarcações, dos tipos navio-tanque e de apoio marítimo. A faixa resulta da aplicação de taxa de adesão de 5% a 15% sobre um universo potencial de cerca de 570 embarcações, que reúne a frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras, a frota de cabotagem da Transpetro e as embarcações do Programa Mar Aberto. Esse quantitativo considera a concentração do setor e a possibilidade de uma mesma empresa ter mais de uma embarcação beneficiada.

Para fins do inciso III do art. 14-A da LRF, que requer metas de desempenho objetivas e quantificáveis, propõem-se dois indicadores: (i) embarcações entregues ou adaptadas, com meta de 30 a 80 unidades ao fim do quinquênio; e (ii) emissões de gases de efeito estufa evitadas, com meta indicativa de redução acumulada superior a 250 mil toneladas de CO₂ equivalente (tCO₂e) no mesmo período, estimada a partir de fatores de redução de ciclo de vida de 70% a 85% em relação ao diesel marítimo. Essas metas



constituem os parâmetros a serem acompanhados pelo órgão responsável designado no §5º da emenda.

III – VOTO

Diante do exposto, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 1402, de 2026, acrescido das alterações trazidas pela seguinte emenda:

EMENDA Nº – CAE

Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei nº 1402, de 2026, a seguinte redação:

“**Art. 1º** A Lei nº 14.871, de 28 de maio de 2024, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 2º-B:

‘Art. 2º-B.....

§ 1º No caso de embarcações originalmente projetadas para o uso dos combustíveis referidos no *caput*, as quotas adicionais incidirão sobre o valor de aquisição do bem habilitado nos termos do art. 2º-A.

§ 2º No caso de embarcações posteriormente adaptadas, as quotas adicionais incidirão sobre o custo capitalizado da adaptação, comprovado nos termos do regulamento.

§ 3º 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 e demonstrará que as metas de resultado fiscal previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias não serão afetadas, nos termos do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

§ 4º O benefício de que trata este artigo terá prazo de vigência de 5 (cinco) anos, contado do início de sua produção de efeitos.

§ 5º O Ministério de Portos e Aeroportos será o órgão responsável pelo acompanhamento e pela avaliação do benefício quanto à consecução das metas e dos objetivos estabelecidos, devendo publicar, em portal eletrônico oficial e com periodicidade no máximo trimestral, dados e informações sobre a sua execução, bem como relatórios periódicos sobre o grau de atingimento das metas fixadas para a renúncia tributária de que trata o *caput* deste artigo.’ ”



Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



Assinado eletronicamente, por Sen. Fernando Dueire

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2378063027>