

Agenda de Redução do **Custo-Brasil**

Secretaria de Competitividade e Política Regulatória

Melhoria do Ambiente de Negócios

Relatório de Entregas

Atualização – Junho de 2025

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

Ministro de Estado

Geraldo José Rodrigues Alckmin Filho

Secretário-Executivo

Márcio Fernando Elias Rosa

Secretária de Competitividade e Política Regulatória

Andrea Pereira Macera

Diretor de Infraestrutura e Melhoria do Ambiente de Negócios

Alexandre Messa Peixoto da Silva

Coordenadora-Geral de Desenvolvimento da Infraestrutura

Christiane Maranhão de Oliveira

Coordenador-Geral de Regulação da Infraestrutura

Mauricio Marins Machado

Equipe Técnica (por ordem alfabética)

Arnaldo Ferreira Nobre	Luciano do Rego Silva
Cláudio Evangelista de Carvalho	Marco Antonio Boareto da Silva
Daniel Ciarlini Pinheiro	Paulo Henrique Siqueira Isobe
Eliezer de Lima Lopes	Rafael Moreira de Aguiar
Giovanni Baier Nunes	Renato Alves Morato
Ismael Alves de Brito Neto	Vinicius Alves Portela Martins
Luciana Machado Rodrigues	

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	5
2. PROJETOS CONCLUÍDOS NO ÂMBITO DO PODER EXECUTIVO	11
2.1 Aprimorar as condições de financiamento por parte do BNDES.....	11
2.2 Aprimorar os incentivos a investimentos produtivos no mercado de capitais.....	12
2.3 Aprovar e regulamentar a Reforma Tributária sobre consumo.....	12
2.4 Aprimorar a Política Nacional de Mobilidade Urbana	13
2.5 Instituir as Debêntures de infraestrutura	13
2.6 Aperfeiçoar os processos de outorgas do setor portuário (Programa Navegue Simples).....	14
2.7 Aprimorar as condições do Programa de Financiamento à Exportação	16
2.8 Mapear políticas internacionais de incentivo à Transição Energética.....	17
2.9 Remover barreiras à entrada de novos investidores no mercado de gás natural – Decreto nº 12.153/2024.....	18
2.10 Possibilitar a retomada das exportações de serviços.....	18
2.11 Aprimorar o sistema geral de garantias da economia brasileira	19
2.12 Lançamento da Estratégia Nacional de Infraestrutura da Qualidade (ENIQ).....	20
3. PROJETOS COM ENTREGAS PARCIAIS NO ÂMBITO DO PODER EXECUTIVO	22
3.1 Reduzir o Custo de Financiamento de Projetos de Infraestrutura.....	22
3.2 Aprimorar a Regulação do Mercado de Gás Natural.....	23
3.3 Remover Barreiras à Navegação Hidroviária.....	24
3.4 Viabilizar a efetivação dos investimentos para a universalização dos serviços de saneamento básico	25
3.5 Regulamentar o Marco Legal de Ferrovias (Lei 14.273/2021)	26
3.6 Regulamentar o Marco Legal de Cabotagem – BR do Mar (Lei nº 14.301/2022)	29
3.7 Realizar acordos comerciais com parceiros estratégicos.....	29
3.8 Aprimorar o marco regulatório do setor elétrico, assegurando a expansão do mercado livre	30
3.9 Lançamento do Portal da Regulação.....	31
4. PROJETOS EM EXECUÇÃO	33
5. PROJETOS EM EXECUÇÃO LEGISLATIVA	35
6. PROJETOS EM MONITORAMENTO	38

1. INTRODUÇÃO

Melhoria do Ambiente de Negócios

A melhoria do ambiente de negócios refere-se à criação de condições mais favoráveis para que empresas possam operar com segurança jurídica, eficiência e competitividade. Trata-se de um conceito abrangente, que envolve a percepção dos agentes econômicos sobre a estabilidade das regras, a agilidade nos processos, a qualidade da infraestrutura e o acesso a recursos e oportunidades. Ao promover um ambiente econômico mais amigável, o Brasil atrai investimentos na indústria, no comércio e nos serviços, o que contribui para o crescimento sustentável e a geração de empregos.

Nesse contexto, a **Secretaria de Competitividade e Política Regulatória (SCPR)** foi criada com a missão de promover a melhoria do ambiente de negócios no Brasil. De acordo com o Decreto nº 11.427/2023, suas competências incluem:

- Propor políticas para o aumento da competitividade do setor produtivo;
- Desenvolver medidas voltadas à melhoria regulatória e ao aprimoramento do ambiente de negócios, em articulação com outros órgãos públicos;
- Propor políticas que favoreçam o desenvolvimento e o financiamento da infraestrutura;
- Coordenar ações de infraestrutura no âmbito do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC).

Entre as iniciativas conduzidas pela SCPR, destaca-se a **Agenda de Redução do Custo Brasil (ARCB)**, que reúne um conjunto de medidas regulatórias voltadas a remover obstáculos estruturais ao investimento e à produção. A ARCB é parte fundamental dos esforços da SCPR para aumentar a competitividade do Brasil e atrair investimentos.

Sobre o Custo Brasil

O Custo Brasil é um dos principais obstáculos ao crescimento sustentável e à competitividade da economia nacional. Trata-se de um conjunto de ineficiências associadas a legislações inadequadas, excesso de burocracia, deficiências na oferta de infraestrutura e serviços públicos, insegurança jurídica e distorções regulatórias. Essas barreiras aumentam os custos operacionais das empresas, dificultam investimentos, reduzem a produtividade e comprometem a geração de empregos e renda no país.

Estudo do Movimento Brasil Competitivo (MBC), realizado em parceria com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), estima que o Custo Brasil represente um ônus de R\$ 1,7 trilhão por ano — valor equivalente a cerca de 19,5% do Produto Interno Bruto (PIB) de 2022. Esse custo afeta toda a sociedade, desde o consumidor final até o setor produtivo, e se reflete em preços mais altos, menor inovação e mais dificuldades para empreender.

Para permitir sua mensuração, o Custo Brasil foi definido como a diferença entre o custo de produzir no Brasil e a média dos países da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). O estudo considera o ciclo completo de vida das empresas, com base em doze áreas-chave da competitividade, como abertura de negócios, financiamento, qualificação de mão de obra, acesso à infraestrutura, tributação, segurança jurídica, inovação, concorrência e encerramento de atividades.

Os dados evidenciam a necessidade de reformas estruturais. De acordo com o relatório *Competitividade Brasil 2023-2024*, da Confederação Nacional da Indústria (CNI), o país ocupa a 16ª posição no ranking geral de competitividade entre 18 economias comparáveis, e a 13ª colocação no quesito ambiente de negócios. Entre os principais fatores que comprometem o desempenho do Brasil, destacam-se o excesso de burocracia (13ª posição), a percepção de insegurança jurídica (15ª) e o ambiente regulatório, no qual o país figura na última colocação (18ª).¹

Diante desse cenário, torna-se imperativo avançar com políticas públicas que enfrentem o Custo Brasil de forma sistêmica, promovendo um ambiente de negócios mais eficiente, seguro e atrativo para investimentos e geração de empregos.

Consulta Pública e Agenda de Redução do Custo Brasil

A superação do Custo Brasil exige um esforço coordenado entre diferentes órgãos públicos e setores da sociedade para a construção ou revisão de normas legais e infralegais que eliminem entraves ao ambiente de negócios. Nesse contexto, foi conduzida uma consulta pública, entre abril e junho de 2023, com o objetivo de reunir contribuições para a elaboração da Agenda de Redução do Custo Brasil (ARCB).

A consulta pública permaneceu aberta por 73 dias e teve como propósito mapear, a partir da visão da sociedade, as principais ineficiências regulatórias que afetam a economia brasileira. Como resultado, foram recebidas 1.283 contribuições, apresentadas por 101 entidades da sociedade civil, incluindo associações, federações, confederações, empresas, pessoas físicas e outras organizações.

Os segmentos econômicos mais engajados foram:

- Indústria (42% das contribuições),
- Óleo e gás (11%),
- Energia elétrica (9%).

Por sua vez, entre os temas mais recorrentes nas manifestações, destacam-se:

- Tributos (19% das contribuições),
- Energia (17%),

¹ https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/0c/ff/0cff483d-b3c0-4e2e-bc1a-3fe73326548c/competitividadebrasil_2023-2024.pdf

- Transportes (14%).

Com base nas contribuições recebidas, foi realizado um processo de análise técnica e consolidação das propostas, levando em consideração dois critérios principais:

- Potencial de impacto econômico,
- Grau de maturidade e viabilidade de implementação das propostas.

A partir dessa triagem, foram selecionadas 33 propostas prioritárias, organizadas em oito eixos temáticos:

1. Obrigações tributárias;
2. Financiamento e garantias;
3. Custo da energia elétrica;
4. Custo do gás natural;
5. Acesso à infraestrutura de transporte, logística e telecomunicações;
6. Integração com a economia global;
7. Meio ambiente e saneamento básico;
8. Ambiente jurídico-regulatório.

GT para a Redução do Custo Brasil

Com o objetivo de institucionalizar a Agenda de Redução do Custo Brasil, foi criado, no âmbito do Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial (CNDI), o Grupo de Trabalho para Redução do Custo Brasil (GT-CB), por meio da Resolução CE/CNDI/MDIC nº 3, de 9 de agosto de 2023. O GT-CB tem por finalidade subsidiar o Comitê-Executivo do CNDI na proposição de medidas e diretrizes voltadas à elevação da produtividade e da competitividade da economia brasileira no longo prazo.

Competências do GT-CB

As atribuições do Grupo de Trabalho incluem:

- Identificar fatores que geram custos excessivos ou constituem entraves à atividade produtiva;
- Avaliar propostas e sugerir medidas regulatórias para melhorar a produtividade, a competitividade e o ambiente de negócios;
- Submeter ao CNDI propostas de atos normativos de competência do Poder Executivo;
- Propor o aperfeiçoamento de políticas públicas com impacto direto sobre o ambiente econômico.

O GT-CB é composto por representantes de 17 ministérios, além do BNDES e da FINEP.

Evolução das atividades

A primeira reunião do GT-CB ocorreu em 5 de setembro de 2023, com o objetivo de apresentar a metodologia de construção da Agenda de Redução do Custo Brasil e contextualizar a criação do grupo. Na segunda reunião, em 17 de outubro de 2023, foram aprovadas a estrutura de governança e a carteira inicial de projetos, com um total de 41 iniciativas, sendo:

- 17 projetos de execução direta pelo GT-CB;
- 24 projetos a serem monitorados, cuja implementação seria conduzida por órgãos ou colegiados competentes.

A terceira reunião, realizada em 20 de novembro de 2023, teve como foco a apresentação da agenda à iniciativa privada e à sociedade civil. A quarta reunião, em 20 de março de 2024, ocorreu após o lançamento do Plano de Ação da Nova Indústria Brasil (NIB), em 22 de janeiro de 2024. Na quinta reunião, em 2 de agosto de 2024, foram aprovados ajustes na carteira de projetos e apresentado o 1º Relatório de Entregas.

A incorporação dos projetos da Agenda de Redução do Custo Brasil ao Plano de Ação da NIB conferiu centralidade ao trabalho do GT-CB, que passou a responder por 37% dos instrumentos da NIB, tornando-se o grupo temático com maior número de iniciativas no referido plano.

Situação atual da carteira de projetos

Atualmente, a Agenda de Redução do Custo Brasil coordenada pelo GT-CB compreende 43 projetos, dos quais:

- 11 já foram concluídos;
- 32 estão em andamento, distribuídos em três eixos de atuação:
 - 8 projetos em execução direta pelo GT-CB;
 - 11 projetos em monitoramento por parte do grupo;
 - 13 projetos no eixo de execução legislativa, voltados à tramitação de proposições normativas no Congresso Nacional.

Trata-se de uma carteira abrangente, composta por programas, projetos e políticas públicas sob responsabilidade de diversos órgãos e instâncias do Poder Executivo Federal.

Coordenação institucional

A Secretaria de Competitividade e Política Regulatória (SCPR/MDIC) exerce papel central na condução da agenda, atuando na elaboração de propostas normativas, na coordenação técnica das iniciativas no âmbito do Poder Executivo, e no acompanhamento da tramitação legislativa dos projetos junto ao Congresso Nacional.

Lançamento do Observatório do Custo Brasil (custobrasil.org.br)

O Observatório do Custo Brasil é uma ferramenta de acompanhamento e avaliação de políticas públicas estratégicas com potencial de reduzir entraves estruturais à competitividade da economia brasileira. Desenvolvido por meio de parceria técnica entre o Movimento Brasil Competitivo (MBC), o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e a Fundação Getúlio Vargas (FGV), o Observatório tem como objetivo mensurar os impactos econômicos de iniciativas com capacidade efetiva de reduzir o Custo Brasil.

Em sua fase inicial, o Observatório priorizou seis iniciativas estratégicas, selecionadas por já possuírem agendas estruturadas e alto potencial de impacto. São elas:

- Ampliação e diversificação da matriz logística – R\$ 224,76 bilhões;
- Acesso ao crédito empresarial – R\$ 63,46 bilhões;
- Expansão do acesso à banda larga – R\$ 69,26 bilhões;
- Simplificação tributária – R\$ 30,9 bilhões;
- Abertura do mercado de gás natural – R\$ 21 bilhões;
- Acesso à energia elétrica competitiva – R\$ 121,3 bilhões.

Figura 1: Observatório do Custo Brasil (www.custobrasil.org.br).



Essas iniciativas somam um potencial estimado de redução de custos superior a R\$ 530 bilhões por ano, contribuindo diretamente para a melhoria do ambiente de negócios no país.

Além dessas ações prioritárias, o Observatório também disponibiliza uma seção dedicada à Agenda de Redução do Custo Brasil, coordenada pelo Grupo de Trabalho do Custo Brasil (GT-CB), vinculado ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial (CNDI). Nessa seção, é possível acompanhar, com atualizações mensais, o andamento dos projetos da agenda, classificados nos eixos: Execução Intra-Governo, Monitoramento e Execução Legislativa.

Com base em dados objetivos e gestão integrada, o Observatório do Custo Brasil se consolida como instrumento central de transparência, priorização e orientação técnica para o avanço de reformas estruturantes no país.

2. PROJETOS CONCLUÍDOS NO ÂMBITO DO PODER EXECUTIVO

No contexto da Agenda de Redução do Custo Brasil, onze projetos foram concluídos até o momento por órgãos do Poder Executivo. As iniciativas contemplam temas diversos, como financiamento, infraestrutura, mercado de capitais, mobilidade urbana e financiamento a exportações. Esta seção apresentará brevemente essas ações.

2.1 Aprimorar as condições de financiamento por parte do BNDES

Com o objetivo de fortalecer o financiamento de longo prazo no país, o Poder Executivo apresentou o Projeto de Lei nº 6.235/2023, posteriormente convertido na Lei nº 14.937/2024, que institui a Letra de Crédito do Desenvolvimento (LCD), novo instrumento passível de ser emitido por bancos de desenvolvimento.

A criação da LCD busca enfrentar um desafio recorrente da economia brasileira: a baixa taxa de investimento, em especial nas áreas de infraestrutura e indústria de transformação, cuja participação no PIB vem apresentando retração nas últimas décadas. O avanço do investimento é essencial para o crescimento econômico sustentado e para o aumento da produtividade nacional.

A LCD foi concebida como um instrumento de captação mais eficiente e menos oneroso para os bancos de desenvolvimento, permitindo-lhes ampliar a oferta de crédito em condições mais atrativas. A medida preenche uma lacuna existente no arcabouço atual, ao oferecer aos bancos públicos um mecanismo semelhante àqueles já disponíveis para agentes privados, como debêntures de infraestrutura, Letras de Crédito do Agronegócio (LCA) e Letras de Crédito Imobiliário (LCI). Além de promover isonomia regulatória, a LCD contribui para o equacionamento do *funding* de longo prazo dos bancos de desenvolvimento, com início das emissões previsto para 2024, conforme estabelecido no texto legal.

A operacionalização da LCD foi disciplinada pelo Conselho Monetário Nacional, por meio da Resolução CMN nº 5.169/2024, que define as condições para sua emissão por parte do BNDES e dos bancos de desenvolvimento autorizados pelo Banco Central.

A medida contribui para ampliar os instrumentos de captação disponíveis às instituições públicas de crédito, com potencial de fortalecer sua atuação em setores considerados estratégicos para a economia nacional. Nesse sentido, como exemplo, o BNDES logrou captar R\$ 9,8 bilhões com a emissão desses títulos em 2024, e R\$ 4,4 bilhões no primeiro trimestre de 2025.²

² [https://agenciadenoticias.bndes.gov.br/detalhe/noticia/BNDES-capta-R\\$-44-bilhoes-com-LCD-no-primeiro-trimestre-de-2025/](https://agenciadenoticias.bndes.gov.br/detalhe/noticia/BNDES-capta-R$-44-bilhoes-com-LCD-no-primeiro-trimestre-de-2025/)

2.2 Aprimorar os incentivos a investimentos produtivos no mercado de capitais

O Poder Executivo apresentou, em 2023, o Projeto de Lei nº 2.925, que trata da transparência em processos arbitrais e do fortalecimento do sistema de tutela privada dos direitos de investidores no mercado de valores mobiliários. A proposta tem como objetivo principal aumentar a efetividade das normas aplicáveis ao mercado de capitais, com foco na proteção dos investidores minoritários.

Com tal intuito, o projeto define mecanismos mais eficientes para apuração e ressarcimento de prejuízos causados por irregularidades, amplia as responsabilidades de administradores, intermediários e emissores, e fortalece os poderes da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) para investigar e sancionar condutas ilícitas no mercado. Além de modernizar os instrumentos de *enforcement* e solução de controvérsias, o projeto busca alinhar a legislação brasileira às melhores práticas internacionais, com base nos princípios de governança corporativa e responsabilização da OCDE. O aprimoramento do arcabouço regulatório tem como finalidade aumentar a confiança dos investidores, incentivar a aplicação de recursos no mercado de capitais e estimular o desenvolvimento sustentável do setor financeiro.

O texto do PL propõe alterações relevantes em dois marcos normativos fundamentais:

- A Lei nº 6.404/1976 (Lei das S.A.), que rege as sociedades por ações; e
- A Lei nº 6.385/1976, que estrutura o mercado de valores mobiliários e institui a CVM.

A proposta busca aprimorar o ambiente regulatório do mercado de capitais, com o objetivo de ampliar a segurança jurídica e a previsibilidade para investidores, contribuindo para o fortalecimento das fontes privadas de financiamento.

2.3 Aprovar e regulamentar a Reforma Tributária sobre consumo

O Projeto de Lei Complementar nº 68/2024, posteriormente convertido na Lei Complementar nº 214/2024, trata da regulamentação da Emenda Constitucional nº 132/2023, que instituiu a Reforma Tributária sobre o consumo no Brasil. A proposta disciplina os principais tributos do novo modelo, com destaque para o Imposto sobre Valor Adicionado – IVA Dual, composto por:

- Imposto sobre Bens e Serviços (IBS): de competência compartilhada entre Estados, Municípios e o Distrito Federal, substitui o ICMS e o ISS;
- Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS): de competência da União, substitui o PIS e a Cofins.

Além do IVA Dual, o projeto institui o Imposto Seletivo (IS), também de competência da União, com finalidade extrafiscal. Esse tributo incidirá sobre bens e serviços considerados prejudiciais à saúde ou ao meio ambiente, com o objetivo de desincentivar seu consumo.

Nesse sentido, a Lei Complementar nº 214/2024 consolida a maior parte das matérias atribuídas à legislação complementar pela Emenda Constitucional, sendo peça central no processo de transição para o novo regime tributário previsto para vigorar a partir de 2026.

2.4 Aprimorar a Política Nacional de Mobilidade Urbana

O Projeto de Lei nº 3.278/2021 propõe a instituição do novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano. A proposta altera dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) e da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012).

O texto substitutivo, aprovado no Senado Federal e encaminhado à Câmara dos Deputados, incorporou, de forma substancial, o conteúdo técnico do Projeto de Lei elaborado pelo Ministério das Cidades e construído a partir dos debates promovidos no Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana. Essa integração busca garantir maior aderência às demandas atuais do setor e às diretrizes de uma política pública moderna de mobilidade.

Entre os principais avanços do texto substitutivo, destacam-se medidas voltadas ao aprimoramento da organização e do funcionamento do sistema de mobilidade urbana, com foco em:

- Planejamento e gestão integrada da mobilidade urbana;
- Regulação e fiscalização dos serviços de transporte público coletivo;
- Sustentabilidade econômica, social e ambiental da mobilidade;
- Garantia da modicidade tarifária;
- Equilíbrio econômico-financeiro do sistema de transporte público.

O projeto busca responder aos desafios enfrentados pelo setor, propondo um novo arcabouço legal que favoreça a eficiência, a transparência e a sustentabilidade da mobilidade urbana no país. Com a incorporação das contribuições do Fórum Consultivo ao substitutivo, encerra-se o projeto no âmbito do Poder Executivo (no contexto da Agenda de Redução do Custo Brasil), e o projeto passa a ser acompanhado em Execução Legislativa.

2.5 Instituir as Debêntures de infraestrutura

O Projeto de Lei nº 2.646/2020, aprovado pelo Congresso Nacional, foi convertido na Lei nº 14.801/2024, que institui as debêntures de infraestrutura e altera dispositivos das Leis nº 9.481/1997, nº 11.478/2007 e nº 12.431/2011. A nova norma busca ampliar as fontes de

financiamento para projetos de infraestrutura e inovação tecnológica no país, complementando o modelo já existente das debêntures incentivadas.

Para regulamentar a operacionalização da medida, foi publicado o Decreto nº 11.964/2024, que define os critérios e condições para enquadramento e acompanhamento de projetos considerados prioritários nas áreas de infraestrutura ou de produção econômica intensiva em pesquisa, desenvolvimento e inovação. O decreto abrange tanto as debêntures incentivadas (Lei nº 12.431/2011) quanto as debêntures de infraestrutura (Lei nº 14.801/2024).

Entre os setores considerados prioritários para fins de enquadramento estão: logística e transportes, mobilidade urbana, transição energética, telecomunicações e radiodifusão, saneamento básico, irrigação, educação, saúde, segurança pública, parques urbanos, equipamentos públicos culturais e esportivos, habitação social, requalificação urbana, iluminação pública e geração de energia renovável, entre outros.

Nesse sentido, a Lei nº 14.801/2024 introduz um novo instrumento de captação de recursos no mercado de capitais, com o objetivo de apoiar o financiamento de projetos em setores definidos como prioritários pelas políticas públicas de infraestrutura e inovação.

2.6 Aperfeiçoar os processos de outorgas do setor portuário (Programa Navegue Simples)

Publicado o Decreto nº 12.078/2024, que institui o Programa Navegue Simples, com o objetivo de inovar e simplificar os processos de outorgas portuárias, nos termos da Lei nº 12.815/2013. O Programa estabelece um conjunto de diretrizes voltadas à modernização do sistema de outorgas no setor portuário brasileiro.

Entre os objetivos principais definidos no decreto, destacam-se:

- Aprimorar a eficiência das políticas públicas e da gestão de contratos de outorga portuária;
- Reduzir cargas regulatórias e administrativas, com foco na simplificação de normas e procedimentos;
- Diminuir prazos e custos para a obtenção de novas outorgas e para alterações contratuais;
- Promover políticas federais transversais e coordenadas, com ênfase em eficiência, inovação, sustentabilidade socioambiental e resiliência climática;
- Estimular a concorrência e a competitividade no setor portuário;
- Fomentar pesquisa, desenvolvimento e inovação (PD&I), incluindo a adoção de tecnologias voltadas à melhoria da governança, à integração porto-cidade, à mitigação e à adaptação às mudanças climáticas;

- Incentivar ações de descarbonização e mitigação de emissões de gases de efeito estufa (GEE);
- Apoiar medidas de adaptação climática em portos organizados e instalações autorizadas.

Para coordenar e acompanhar a implementação do programa, foi instituído um Comitê Técnico, responsável também por promover a articulação interinstitucional necessária ao desenvolvimento das ações previstas. A estrutura do programa inclui ainda sete Grupos de Trabalho (GTs), organizados por temas específicos do ecossistema portuário, com metas definidas e coordenação conjunta entre órgãos federais, conforme tabela abaixo.

Tabela 1: Estrutura dos Grupos de Trabalho do Programa Navegue Simples.

GT	TEMA	OBJETIVO	COORDENADORES
GT-01	Simplificação e desburocratização de processos críticos para Terminais Privados	Desburocratizar, inovar e simplificar processos e normas do MPOR e ANTAQ relativos às outorgas por autorização.	SNP/MPOR e ANTAQ
GT-02	Licenciamento Ambiental de Portos Organizados e Instalações Portuárias	Propor medidas para desburocratizar e modernizar processos de licenciamento ambiental federal.	SE/MPOR e IBAMA
GT-03	Destinação de terrenos e espaços físicos em águas públicas da União	Simplificar normas para destinação e exploração de áreas da União em terra e água para atividades portuárias.	SNP/MPOR e SPU/MGI
GT-04	Valoração de arrendamentos portuários	Aprimorar métodos de avaliação econômica de áreas portuárias, garantindo transparência e equidade.	SE/MPOR, SNPT/MPOR e SEPPI/CC
GT-05	Mitigação e adaptação à mudança do clima	Reduzir emissões de GEE e aumentar a resiliência de portos aos efeitos climáticos.	SE/MPOR e SMC/MMA

GT	TEMA	OBJETIVO	COORDENADORES
GT-06	Inovação no ambiente portuário	Fomentar pesquisa, desenvolvimento e tecnologias digitais para transformação do setor.	SE/MPOR e SCPR/MDIC
GT-07	Simplificação de processos de arrendamento em Portos Organizados	Modernizar normas e procedimentos para arrendamento de áreas em portos públicos.	SNP/MPOR e ANTAQ

Fonte: MPOR.

Entre as principais entregas previstas para o ano de 2025, destacam-se:

- Propostas para simplificação dos processos de arrendamento portuário;
- Medidas para mitigação e adaptação do setor às mudanças climáticas;
- Proposta de política pública de pesquisa, desenvolvimento e inovação para o setor portuário.

2.7 Aprimorar as condições do Programa de Financiamento à Exportação

A. Flexibilização do Proex: possibilidade de aprovação do módulo Licença, Permissões, Certificados e Outros Documentos (LPCO) após a exportação

Com a Resolução CMN nº 5.103, de 28 de setembro de 2023, a aprovação dos pedidos de apoio do Proex-Financiamento e do Proex-Equalização passou a ser admitida após a efetivação das exportações. Representou uma melhoria regulatória, na medida em que houve flexibilização do Proex, possibilitando a aprovação do módulo Licença, Permissões, Certificados e Outros Documentos (LPCO) após a exportação.

B. Revisão dos prazos de financiamento do PROEX

A Resolução Gecex nº 580, de 11 de março de 2024, alterou a Resolução Gecex nº 166, de 23 de março de 2021, para revisão do prazo máximo de financiamento nas operações do PROEX, em função da mudança das regras do Arranjo sobre Crédito à Exportação com Apoio Oficial da OCDE, que entraram em vigor em julho de 2023.

A revisão dos prazos visa preservar o alinhamento das regras do programa em relação às práticas internacionais. Com efeito, no chamado "Novo Arranjo", os prazos máximos de repagamento, antes fixados em até 10 anos (com algumas possibilidades de extensão no

caso de setores específicos), passaram a ser de 15 anos, como regra geral, podendo chegar a 22 anos no caso de exportações associadas a impactos ambientais positivos.

C. Desembolso prévio à exportação na modalidade Proex Financiamento

A Resolução CMN nº 5.143, de 26 de junho de 2024, altera a Resolução CMN nº 4.897/2021, para permitir o desembolso prévio à exportação na modalidade Proex Financiamento. Dessa forma, o exportador pode solicitar o desembolso do financiamento prévio à exportação com posterior comprovação do embarque dos bens ou faturamento dos serviços pelo exportador.

O financiamento na fase pré-embarque tem o objetivo de expandir a capacidade exportadora das empresas brasileiras, contribuindo para sua competitividade, inserção internacional e geração de empregos no país. A alteração visa suprir uma lacuna de mercado em especial para empresas que têm dificuldade de acesso aos instrumentos ofertados por bancos privados, como o setor de defesa e empresas de menor porte.

2.8 Mapear políticas internacionais de incentivo à Transição Energética

A transição energética consiste na substituição progressiva de uma matriz energética baseada em fontes fósseis e não renováveis — como petróleo, carvão e gás natural — por fontes renováveis e de baixa emissão de gases de efeito estufa (GEE), como energia solar, eólica, hídrica e biomassa. Além da descarbonização da matriz, a transição energética envolve também ações voltadas à eficiência energética, ao aprimoramento da gestão de resíduos e à sustentabilidade ambiental no longo prazo.

Essa transformação é fundamental para o cumprimento das Contribuições Nacionalmente Determinadas (NDCs) assumidas pelo Brasil no âmbito do Acordo de Paris, contribuindo para a mitigação do aquecimento global e a adaptação às mudanças climáticas.

No contexto nacional, a Política de Transição Energética está articulada com outras iniciativas governamentais, como a Política Nacional sobre Mudança do Clima e o Plano de Transformação Ecológica, e busca promover uma transição justa, inclusiva e sustentável. Apesar dos avanços, esses instrumentos podem ser aprimorados à luz das experiências internacionais.

Com esse objetivo, foi realizado um levantamento de boas práticas internacionais em transição energética, com foco na identificação de políticas públicas e instrumentos com potencial de adaptação ao contexto brasileiro. O trabalho resultou na elaboração de um relatório técnico pelo Ministério das Relações Exteriores (MRE), reunindo informações sobre estratégias adotadas em 26 países.

Esse mapeamento internacional busca subsidiar o aprimoramento das políticas públicas nacionais, contribuindo para uma transição energética mais eficiente, coordenada e alinhada às melhores práticas globais.

2.9 Remover barreiras à entrada de novos investidores no mercado de gás natural – Decreto nº 12.153/2024

O Decreto nº 12.153/2024 altera a regulamentação da Lei nº 14.134/2021 (Nova Lei do Gás), estabelecendo:

- Regras para transparência de informações para o acesso de terceiros às infraestruturas essenciais – gasodutos de escoamento, unidades de processamento e terminais GNL;
 - Demanda-se, por exemplo, transparência de informações sobre capacidade ociosa das infraestruturas, preço e extrato do contrato para esse acesso.
 - A transparência pode desincentivar condutas anticompetitivas na negociação do acesso.
- Indicação de interesse que matérias críticas para o desenvolvimento do setor de gás possuam regra de transição até conclusão do ciclo regulatório;
 - O decreto aponta possibilidade de que decisão da diretoria colegiada da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) trate temporariamente temas passíveis de regulamentação por novo ato normativo da agência.
 - Isso dá mais conforto para a ANP orientar agentes em questões críticas para o desenvolvimento do setor e que eventualmente precisam de deliberação mais célere.
 - Outro ponto é o incentivo para a criação de plataforma, pelos transportadores, para negociação e comercialização de gás natural, favorecendo redução de custos de transação.
- Previsão do termo de ajustamento de conduta e atuação de ofício;
 - Possibilita-se que a ANP firme esse termo com o operador/proprietário da infraestrutura, frente a indícios de conduta anticompetitiva.
 - Esclarece também que a ANP pode atuar de ofício para dirimir controvérsias no acesso de terceiros às infraestruturas essenciais.
- Instituição do Comitê de Monitoramento do Setor de Gás Natural.
 - Mecanismo de governança para maior celeridade à aplicação da Lei do Gás, subsidiando ações do governo e da ANP.

2.10 Possibilitar a retomada das exportações de serviços

O Projeto de Lei nº 5.719/2023, apresentado pelo Poder Executivo com iniciativa do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e do Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI), autoriza o BNDES a constituir subsidiárias integrais ou controladas e altera a Lei nº 10.184/2001, que trata do financiamento vinculado à exportação de bens e serviços nacionais. O objetivo central é

viabilizar a retomada das operações de apoio às exportações de serviços, interrompidas desde 2017.

Diversos países contam com programas públicos de financiamento, garantias e incentivos à exportação de serviços como instrumento estratégico de política industrial. Esses programas visam estimular a geração de empregos qualificados, ampliar a inserção internacional das empresas e fortalecer o balanço de pagamentos por meio da entrada de divisas. Segundo o BNDES, mais de 90 agências de crédito à exportação operam globalmente, estando presentes em praticamente todos os países industrializados.

No Brasil, o BNDES operou linhas de financiamento à exportação de serviços desde a década de 1990. No entanto, a partir de 2015, essas operações entraram em declínio e foram descontinuadas em 2017. O PL nº 5.719/2023 busca reestabelecer esse instrumento de apoio, atualizando conceitos e procedimentos de acordo com boas práticas internacionais e as recomendações da OCDE, com foco em conferir maior segurança jurídica e previsibilidade institucional.

A proposta permite ao BNDES financiar tanto a produção de bens e serviços voltados ao mercado externo (etapa de pré-embarque) quanto sua comercialização no exterior (pós-embarque). Os desembolsos ocorrerão no Brasil, em reais, diretamente à empresa exportadora nacional, sem remessa de recursos ao exterior.

2.11 Aprimorar o sistema geral de garantias da economia brasileira

O crédito é um instrumento central para o crescimento econômico, ao possibilitar o financiamento do consumo, da produção e do investimento. Quando utilizado de forma eficiente e sustentável, contribui diretamente para o fortalecimento do ambiente de negócios e para o dinamismo da economia, com impactos positivos na geração de emprego, renda e atração de investimentos.

Ampliar o acesso ao crédito exige um sistema mais seguro e confiável. A oferta adequada de crédito estimula a demanda por bens e serviços, movimenta cadeias produtivas, fortalece a indústria e os fornecedores e amplia a capacidade de investimento das empresas. No médio e longo prazo, esse processo resulta em maior crescimento econômico, com reflexos no Produto Interno Bruto (PIB).

Entretanto, o sistema de garantias no Brasil apresenta sérias limitações. Atualmente, segundo dados do Banco Mundial, a taxa de recuperação de crédito é de apenas 18 centavos por dólar emprestado, frente à média mundial de 37 centavos. Essa baixa recuperação eleva os riscos percebidos pelas instituições financeiras, o que se reflete em juros mais altos e maior burocracia na concessão de crédito. A exigência de garantias excessivamente rígidas também compromete o acesso de empresas de todos os portes a instrumentos de financiamento. Dados do BNDES indicam que 47% das pequenas

empresas, 50% das médias e 61% das grandes relataram dificuldades no acesso ao crédito por conta das exigências de garantias.

Diante desse cenário, torna-se essencial a modernização do arcabouço jurídico relativo às garantias, com o objetivo de ampliar o acesso ao crédito, reduzir custos das operações financeiras e aumentar a segurança jurídica entre credores e devedores.

A Lei nº 14.711/2024 (chamada de nova Lei de Garantias) simplifica os procedimentos de execução extrajudicial, permite maior flexibilidade de uso de um mesmo ativo para operações de alienação fiduciária e cria o Agente de Garantias, dentre outras inovações. Além disso, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) atua no aperfeiçoamento do Projeto de Lei nº 04/2025, em tramitação no Senado Federal, que propõe alterações ao Código Civil Brasileiro, especialmente no que se refere ao sistema geral de garantias. Como parte desse esforço, foi entregue um relatório técnico comparando a proposta legislativa Relatório do Anteprojeto de Lei de Reforma das Garantias Reais com o Relatório Final da Comissão de Juristas responsável pela revisão do Código Civil, base do referido projeto de lei.

Esse trabalho busca subsidiar o debate legislativo com base em evidências e boas práticas, visando a construção de um sistema de garantias mais eficiente e funcional, compatível com as necessidades do desenvolvimento produtivo nacional.

2.12 Lançamento da Estratégia Nacional de Infraestrutura da Qualidade (ENIQ)

Em maio de 2025, o Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Conmetro) lançou a Estratégia Nacional de Infraestrutura da Qualidade (ENIQ). A ENIQ tem como objetivos reduzir custos para o setor produtivo, incentivar a inovação, ampliar a competitividade de produtos e serviços no mercado internacional e combater o comércio de produtos irregulares em plataformas de e-commerce.

Elaborada em parceria entre governo, setor produtivo e sociedade civil, a ENIQ se estrutura em cinco eixos:

1. Aprimoramento da infraestrutura laboratorial, com melhor distribuição regional dos serviços de Infraestrutura da Qualidade (IQ);
2. Apoio à inovação e à transformação digital;
3. Melhoria no acesso a mercados;
4. Capacitação de profissionais para maior efetividade da IQ;
5. Consolidação de um modelo de governança para a IQ.

As principais metas definidas pela ENIQ são:

Meta 1: Colocar o Brasil entre os 10 primeiros colocados no Índice Global de Infraestrutura da Qualidade (GQII) e no Índice de Infraestrutura da Qualidade para o Desenvolvimento Sustentável (QI4SD) até 2034. Esses indicadores avaliam aspectos como metrologia, normalização, acreditação, avaliação da conformidade e governança da infraestrutura da qualidade. Em 2023, o Brasil ocupava a 17ª posição no GQII e a 29ª no QI4SD.

Meta 2: Manter o nível de irregularidades detectadas abaixo de 5% até 2026, com posterior análise e eventual revisão da meta. O acompanhamento será feito por meio do Indicador Global de Vigilância de Mercado (IGVM), que compara o número de irregularidades encontradas com o total de produtos fiscalizados.

Meta 3: Reduzir em 20% a desigualdade regional na distribuição de organismos de avaliação da conformidade (OACs) até 2034, com uma meta intermediária de redução de 2% até 2026. Atualmente, o país conta com 3.253 OACs distribuídos da seguinte forma: 62,3% na região Sudeste, 19,9% no Sul, 9% no Nordeste, 5,9% no Centro-Oeste e 2,9% na região Norte. Essa concentração impacta diretamente a oferta de serviços de calibração, ensaios, certificações e inspeções. O Indicador de Distribuição Regional de OACs permitirá monitorar o grau de concentração desses organismos em relação ao PIB regional.

Para reduzir essas assimetrias, o Inmetro, por meio do Programa de Desenvolvimento Regional da Infraestrutura da Qualidade (ProdIQ), já vem promovendo a acreditação de laboratórios em universidades e instituições públicas, como a Universidade do Estado do Amazonas e a Universidade Estadual do Piauí.

3. PROJETOS COM ENTREGAS PARCIAIS NO ÂMBITO DO PODER EXECUTIVO

Além dos projetos concluídos citados, até o momento, já houve entregas parciais dos seguintes projetos: 1) Reduzir o custo de financiamento de projetos de infraestrutura; 2) Aprimorar a regulação do mercado de gás natural; 3) Remover barreiras à navegação hidroviária; 4) Ampliar a disponibilização e acesso à internet banda larga (infraestrutura de conectividade); 5) Viabilizar a efetivação dos investimentos para a universalização dos serviços de saneamento básico; 6) Regulamentar o Marco Legal de Ferrovias (Lei nº 14.273-2021); 7) Regulamentar o Marco Legal de Cabotagem (Lei nº 14.301-2022); 8) Realizar acordos comerciais com parceiros estratégicos; e 9) Aprimorar o marco regulatório do setor elétrico, assegurando a expansão do mercado livre.

3.1 Reduzir o Custo de Financiamento de Projetos de Infraestrutura

Os investimentos em infraestrutura exercem papel estratégico no desenvolvimento econômico, ao promover ganhos de produtividade, competitividade e geração de empregos em diversos setores, como indústria, serviços e logística. Segundo o Plano Integrado de Longo Prazo da Infraestrutura (PILPI 2021–2050), o Brasil necessita investir cerca de R\$ 8,6 trilhões até 2050 para suprir o déficit acumulado em infraestrutura. Diante do cenário de restrição fiscal, torna-se fundamental desenvolver mecanismos alternativos para atrair recursos privados e ampliar o financiamento de longo prazo.

Com esse objetivo, propõe-se a implantação do Marco Brasileiro da Infraestrutura Sustentável, composto por três elementos principais:

- Marco Geral da Infraestrutura Sustentável;
- Marcos Setoriais;
- Sistema de Qualificação da Infraestrutura Sustentável.

Essa estrutura visa facilitar o acesso a financiamentos e reduzir o custo de capital para projetos que atendam critérios de sustentabilidade. A iniciativa busca alinhar os projetos de infraestrutura no Brasil às exigências de investidores e financiadores, nacionais e internacionais, cada vez mais orientados por critérios ambientais, sociais e de governança.

Desenvolvida em parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), a metodologia do Marco permite a qualificação de projetos com base em quatro dimensões:

1. Econômico-financeira;
2. Ambiental;
3. Social;

4. Institucional.

As informações qualificadas poderão ser disponibilizadas a potenciais investidores e agentes financiadores, contribuindo para a redução do risco percebido e a atração de recursos para projetos sustentáveis.

Entregas parciais

Até o momento, foram realizadas as seguintes entregas parciais no âmbito da iniciativa:

- Relatório de análise comparativa entre o Marco Geral da Infraestrutura Sustentável e três referências internacionais:
 - Taxonomia de Atividades Sustentáveis da União Europeia;
 - Plano de Ação da Taxonomia Sustentável Brasileira;
 - Metodologia da *Blue Dot Network*.
- Versões preliminares dos Manuais Setoriais para os seguintes segmentos:
 - Parques e Florestas;
 - Transportes e Logística;
 - Saneamento básico;
 - Energia Elétrica.
- Diálogos com representantes de governos estaduais, como os do Espírito Santo e do Rio Grande do Sul, para viabilizar a aplicação da metodologia a projetos subnacionais.

3.2 Aprimorar a Regulação do Mercado de Gás Natural

A indústria de gás natural no Brasil passa por um processo recente de abertura, com a entrada de novos agentes e o aumento da concorrência. A Lei nº 14.134/2021 (Nova Lei do Gás), juntamente com mudanças institucionais subsequentes, permitiu a redução de barreiras à entrada e a transição de um modelo monopolista e verticalmente integrado para uma estrutura de mercado desverticalizada e potencialmente mais competitiva.

No entanto, o processo de abertura ainda se encontra em estágio de maturação. Muitos dispositivos da Nova Lei do Gás ainda carecem de regulamentação infralegal, o que limita a efetividade das medidas voltadas à promoção da concorrência e dificulta a entrada de novos agentes.

Com o objetivo de contribuir para o aprimoramento regulatório do setor, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), em parceria com o Movimento Brasil Competitivo (MBC), a Fundação Getulio Vargas (FGV) e o Ministério de Minas e Energia (MME), tem desenvolvido uma série de estudos e iniciativas. As entregas parciais desse esforço conjunto incluem:

1. Relatório "Acompanhamento da Abertura e da Competitividade da Indústria do Gás Natural no Brasil"

O relatório apresenta um diagnóstico do estágio atual de abertura do setor, destacando os avanços já realizados e propondo uma agenda regulatória para continuidade do processo. Entre os temas identificados estão:

- A regulamentação do acesso de terceiros às infraestruturas essenciais;
- A necessidade de maior harmonização entre as políticas regulatórias federal e estaduais.

2. Curso de capacitação para reguladores federais e estaduais

O curso teve como foco o fortalecimento da qualidade regulatória por meio da capacitação dos agentes públicos envolvidos na formulação e implementação de normas. O conteúdo abordou a reestruturação do setor de gás natural e discutiu caminhos para a harmonização regulatória, com vistas à redução de custos de transação e à promoção da concorrência.

3. *Workshop* virtual sobre "Harmonização e Aperfeiçoamento das Normas Atinentes à Indústria do Gás Natural"

O evento promoveu o diálogo entre representantes dos governos federal e estaduais e agentes do setor, com o objetivo de discutir a convergência de normas e práticas regulatórias. O Decreto nº 10.712/2021, que regulamenta a Nova Lei do Gás, prevê a criação de um Pacto Nacional para o Desenvolvimento do Mercado de Gás Natural, voltado à cooperação entre União e entes subnacionais. O *workshop* contribuiu para fortalecer essa articulação federativa.

4. *Workshop* virtual sobre "Integração Gás-Eletricidade no Leilão de Reserva de Capacidade 2025"

O evento promoveu o intercâmbio de experiências entre representantes do governo e da sociedade civil sobre a integração entre os setores de gás natural e energia elétrica, com foco no desenho do Leilão de Reserva de Capacidade (LRCAP) previsto para 2025. O debate buscou subsidiar o aprimoramento das políticas públicas relacionadas à coordenação entre os dois setores.

As iniciativas integram uma estratégia mais ampla voltada à consolidação de um mercado de gás natural mais competitivo e eficiente, com regras claras, custos reduzidos e maior previsibilidade para investidores e demais agentes econômicos.

3.3 Remover Barreiras à Navegação Hidroviária

A participação da navegação hidroviária na matriz de transportes brasileira é de apenas 5,6%, apesar de suas reconhecidas vantagens: alta eficiência energética, baixas emissões de poluentes e gases de efeito estufa, maior segurança operacional e menores custos por tonelada transportada. A ampliação desse modo de transporte representa uma

oportunidade concreta para a redução do custo logístico nacional, atualmente concentrado no transporte rodoviário.

No entanto, o setor enfrenta obstáculos significativos de natureza institucional, regulatória e operacional, além da insuficiente provisão e manutenção da infraestrutura de navegação. Diante desse cenário, torna-se necessário realizar estudos técnicos que identifiquem de forma objetiva as lacunas, sobreposições normativas e oportunidades de aprimoramento da estrutura jurídico-regulatória e de governança do setor, com foco na remoção de barreiras e na promoção de investimentos.

Entrega parcial: primeira etapa do diagnóstico, voltada à identificação dos principais desafios institucionais e regulatórios da navegação interior no Brasil, tanto para o transporte de cargas quanto para o de passageiros.

3.4. Viabilizar a efetivação dos investimentos para a universalização dos serviços de saneamento básico

A Lei nº 14.026/2020, que instituiu o Novo Marco Legal do Saneamento Básico, foi concebida para enfrentar as deficiências estruturais do setor no Brasil. Segundo dados do Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento (SNIS, 2021), mais de 33 milhões de pessoas ainda vivem sem acesso a água potável e quase 100 milhões não dispõem de coleta e tratamento de esgoto. Apenas 84,2% da população é atendida por rede de água e 55,8% por rede de esgoto.

Com o objetivo de reverter esse cenário, a nova legislação estabelece metas de universalização dos serviços até 2033, prevendo cobertura de 99% da população com acesso a água potável e 90% com esgoto tratado. Além disso, define novas regras de regulação e incentivos à participação privada, bem como estímulos à cooperação intermunicipal por meio da regionalização.

No âmbito da governança do setor, destaca-se o papel do Comitê Interministerial de Saneamento Básico (CISB), instituído pela lei e regulamentado pelo Decreto nº 10.430/2020, do qual o MDIC é membro. Entre suas atribuições, está a definição de critérios técnicos para o acesso a recursos federais.

Nesse contexto, foi criado um Grupo de Trabalho (GT) no âmbito do CISB com a finalidade de desenvolver uma metodologia institucionalizada de avaliação das condicionantes previstas no art. 50 da Lei nº 11.445/2007, com redação dada pela Lei nº 14.026/2020, em conjunto com o art. 7º do Decreto nº 11.599/2023. O objetivo é definir critérios objetivos, etapas de avaliação e a responsabilidade dos entes envolvidos na verificação do cumprimento dessas exigências.

Cabe ao GT elaborar uma proposta normativa de caráter orientativo, destinada a apoiar a atuação dos órgãos federais, instituições financeiras, titulares e prestadores de serviços, promovendo clareza e padronização nos procedimentos de avaliação das condicionantes legais para o acesso a recursos públicos.

Entrega parcial: foi concluída a minuta de resolução do CISB, acompanhada de anexo com orientações práticas sobre o atendimento às exigências do art. 50 da legislação vigente. A proposta será submetida à deliberação do Comitê Interministerial.

3.5 Regulamentar o Marco Legal de Ferrovias (Lei 14.273/2021)

A Lei nº 14.273/2021 instituiu o novo marco regulatório do setor ferroviário brasileiro, com o objetivo de modernizar a infraestrutura, aumentar a competitividade e reduzir os custos logísticos associados a esse modo de transporte de cargas e passageiros. Entre os principais avanços promovidos pela norma estão a instituição do modelo de autorização para implantação de novas ferrovias, e a criação de incentivos à participação privada, tanto em projetos de expansão quanto na recuperação de malhas ferroviárias existentes.

No âmbito de sua implementação, o Ministério dos Transportes (MT) coordena grupos técnicos responsáveis pela elaboração de atos infralegais complementares, como decretos e portarias regulamentares. Um dos dispositivos mais recentes é a Portaria nº 532/2024, que estabelece diretrizes para a prorrogação antecipada das concessões de serviços públicos de transporte ferroviário, regulamentando os artigos 8º e 15 da Lei.

Até maio de 2025, foram concluídos 9 dos 29 dispositivos legais que exigem regulamentação infralegal, conforme detalhado na tabela abaixo.

Tabela 2: Regulamentação do Marco Legal de Ferrovias.

DISPOSITIVO DA LEI 14.273/2021	REGULAMENTAÇÃO ANTT
Art. 9º	Foi publicada a Resolução nº 5.990, de 20 de setembro de 2022 , que institui o Registro Nacional do Agente Transportador Ferroviário de Cargas e regulamenta a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas desvinculado da exploração de infraestrutura por Agente Transportador Ferroviário - ATF.
Art. 11.	Foi publicada a Resolução nº 6.039, de 8 de fevereiro de 2024 , que altera dispositivos da Resolução nº 4.624, de 5 de março de 2015, que regulamenta a contratação e manutenção de seguros no âmbito das concessões ferroviárias.
Art. 12.	Foi publicada a Resolução nº 6.031, de 7 de dezembro de 2023 , que estabelece regras para a contratação e a execução de operações acessórias ao serviço de transporte ferroviário de cargas.

Art. 18. I e II	Foi publicada a Resolução nº 6.021, de 20 de julho de 2023 , que dispõe sobre a destinação dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico e dos Recursos para a Preservação da Memória Ferroviária, previstos nos contratos de concessão e subconcessão de ferrovias.
Art. 25. § 1º I	Foi publicada a Resolução nº 5.987, de 1º de setembro de 2022 , revisada pela Resolução nº 6.014, de 27 de abril de 2023 , as quais disciplinam o processo administrativo de requerimento para exploração de novas ferrovias, novos pátios ferroviários e demais instalações acessórias mediante outorga por autorização.
Art. 26. § 4º Art. 28. II	Foi publicada a Resolução nº 6.058, de 19 de dezembro de 2024 , que disciplina o procedimento administrativo de chamamento público para exploração indireta de ferrovias federais mediante outorga por autorização.
Art. 29. IX	Foi publicada a Portaria SUFER/ANTT/MT 6/2023 , que define procedimentos complementares referentes às obrigações estabelecidas na Resolução nº 5.987, de 1º de setembro de 2022, e na Deliberação nº 257, de 1º de setembro de 2022, ou normas que vierem a substituí-las, para o acompanhamento do envio periódico de informações relativas à implantação das ferrovias outorgadas mediante autorização.
Art. 67	O artigo 67 da Lei de Ferrovias foi regulamentado por meio da publicação da Resolução nº 6.058, de 19 de dezembro de 2024 , que disciplina o chamamento público para exploração indireta de ferrovias federais mediante outorga por autorização.

Fonte: ANTT.

Quanto aos demais dispositivos da Lei que ainda demandam regulamentação, destaca-se que está em curso, no âmbito da Superintendência de Transporte Ferroviário (SUFER) da ANTT, a elaboração de um regulamento que tratará das Condições Gerais do Transporte Ferroviário. O objetivo é consolidar um marco regulatório para o setor ferroviário, de modo a ser efetivada a regulamentação ampla e sistematizada da Lei de Ferrovias, orientada pelos seguintes eixos temáticos:

- *Eixo 1A: Princípio da contratualidade das outorgas de serviço público*, que agrega os temas relacionados às *Regras Gerais das Outorgas Ferroviárias Federais*, quais sejam: Objeto e âmbito de aplicação do novo ordenamento e diretrizes de

interpretação e aplicação; Disposições Gerais Processuais, Transparência da Regulação (dinâmica do processo de participação e controle social) e Dever de Informação por sistemas das concessionárias e das autorizadas; Ferrovias Exploradas em Regime de Direito Público – Contratos de Concessão – Objeto, Partes, Clausulas e Alteração Contratual; Ferrovias Exploradas em Regime de Direito Privado – Contratos de Autorização – Termo de adesão e rol de investimento; Procedimento administrativo de chamamento público.

- *Eixo 1B: Princípio da atualidade do serviço público adequado*, que agrega os temas relacionados às *Regras Gerais dos Serviços de Transportes Ferroviários*, quais sejam: Regras de prestação de serviços para cargas e para passageiros; Oferta do Serviço, Obrigações prévias das partes, regras de contratação, alteração contratual, deveres de Informação prévios; tipos e condições de usuários (dependente, investidor e associado); Processamento das cargas e regras de segurança para o transporte da origem ao destino; Regras de contratação de operações acessórias; Atendimento, assistência e indenização após o serviço; Regras comuns aos Regimes Público e Privado e Regras Gerais de Transito e Transportes; Regras específicas da autorização; Configuração de serviço adequado e classificação de concessionárias e autorizadas; Regras para a validação pública da autorregulação.
- *Eixo 2: Princípio da Eficiência da Infraestrutura e dos Serviços Ferroviários*, que agrega os temas relacionados à *Produção da Indústria Ferroviária*, quais sejam: Sistemas de gestão da Concessão (Informações, Ambiental, Qualidade e Segurança); Bens da Concessão, parâmetro de reversibilidade, disposição, arrolamento e transferência de bens; Estudos, Projetos e Orçamentos de Engenharia; Gestão da Concessão - Desapropriação, servidão, gestão e limites da faixa de domínio, regularização e desocupação da faixa de domínio, regularização de acessos e remoção de interferências; Acompanhamento Ambiental; Fases contratuais; Obras do Poder Concedente; Operações ferroviárias, segurança e vigilância do transporte, modos de produção e regras específicas de trânsito e transporte; produtos perigosos, compartilhamento de infraestrutura; operações urbanísticas.
- *Eixo 3: Princípio do Equilíbrio Econômico-financeiro*, que agrega os temas relacionados à *Gestão da Concessão*: Gestão societária, Financiamento, Garantia de Execução e Seguros; Outorga e Receitas (tarifária e não-tarifária); Equilíbrio econômico-financeiro e riscos; Verbas contratuais; Reajuste e revisões Contratuais; e Mecanismos de Contas.
- *Eixo 4: Princípio da fiscalização responsiva*, que agrega os temas relacionados à *Supervisão, Fiscalização e Gestão de conflitos*, quais sejam: Fiscalização Contratual responsiva de três níveis (serviços, obras, econômico-financeira e de treinamento de pessoal), Medidas Sancionadoras, Intervenção, Extinção da Concessão, Apuração de haveres e deveres, Parcelamento de Débitos e

Diferimento de Pagamentos, Termo de Ajustamento de conduta, Resolução de controvérsias e processos judiciais pendentes sobre a concessão.

- *Eixo 5: Princípio da continuidade do serviço público*, que agrega os temas relacionados ao *Encerramento Contratual*, agregando elementos relacionados a esse termo em tempo ou antecipado do contrato de concessão ou da autorização, quais sejam: Modalidades e procedimentos de extinção, meios de indenização, prorrogação, extensão e alteração de prazo de outorga, Intervenção, regras para a devolução de bens reversíveis, procedimentos para a devolução e desativação de trechos ferroviárias e procedimento de adesão às CGTF.

3.6 Regular o Marco Legal de Cabotagem – BR do Mar (Lei nº 14.301/2022)

A Lei nº 14.301/2022 instituiu o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), com o objetivo de promover o reequilíbrio da matriz de transportes brasileira, ampliar a eficiência logística e contribuir para a redução do Custo Brasil. A iniciativa buscou fortalecer a cabotagem como alternativa competitiva ao transporte rodoviário, conectando os principais portos do país e facilitando o escoamento da produção e o abastecimento das regiões.

Entre as medidas previstas pela lei, destacam-se:

- A flexibilização do afretamento de embarcações estrangeiras por Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs), ampliando a frota disponível;
- O estímulo à concorrência e à redução de custos operacionais;
- O incentivo à construção de novas embarcações;
- O aumento da segurança operacional e a redução das emissões de CO₂, promovendo maior sustentabilidade ambiental.

No entanto, a ausência de regulamentação ainda impede a efetiva implementação de alguns instrumentos previstos, como o afretamento a tempo em determinadas modalidades.

A previsão é que o decreto regulamentador da Lei nº 14.301/2022 seja publicado no primeiro semestre de 2025, acompanhado de duas portarias complementares: (i) uma que definirá as cláusulas essenciais para contratos de afretamento de longo prazo; e (ii) outra voltada à regulação de embarcações sustentáveis no âmbito do programa.

3.7 Realizar acordos comerciais com parceiros estratégicos

O Acordo de Parceria entre o Mercosul e a União Europeia representa o mais ambicioso tratado comercial firmado pelo Mercosul, reunindo 31 economias e quase 800 milhões de consumidores. As negociações foram iniciadas em 1999, com diversos períodos de interrupção e retomadas, culminando na conclusão das negociações em dezembro de 2024.

A parte comercial do acordo estabelece compromissos recíprocos de abertura de mercado, eliminação de barreiras tarifárias e não tarifárias, facilitação de investimentos, compras governamentais e regras de propriedade intelectual. O acordo também prevê mecanismos de solução de controvérsias, compromissos com normas sanitárias e fitossanitárias, disposições sobre comércio e desenvolvimento sustentável, e reconhecimento mútuo de indicações geográficas.

Os próximos passos para a formalização do Acordo Mercosul–União Europeia ainda não possuem prazo definido, pois dependem da conclusão de etapas técnicas e institucionais. O processo encontra-se atualmente na fase de revisão legal, que visa garantir a consistência e correção do texto final. Após essa etapa, o acordo será traduzido para as 23 línguas oficiais da União Europeia e para as duas línguas oficiais do Mercosul, incluindo o português. Concluídas a revisão e as traduções, será possível realizar a assinatura formal pelas partes envolvidas.

Em seguida, o acordo seguirá para os trâmites internos de aprovação em cada país, envolvendo os respectivos Poderes Legislativos. Após todas as notificações formais sobre a conclusão dos trâmites nacionais, o acordo poderá entrar em vigor. Importante destacar que o texto prevê a possibilidade de vigência bilateral, permitindo que o acordo entre em vigor entre a União Europeia e qualquer país do Mercosul que tenha completado o processo de ratificação.

3.8 Aprimorar o marco regulatório do setor elétrico, assegurando a expansão do mercado livre

A Medida Provisória 1.300/2025 introduz alterações estruturais no modelo de funcionamento do setor elétrico brasileiro, com destaque para a ampliação do acesso ao mercado livre de energia elétrica. A partir de agosto de 2026, consumidores industriais e comerciais de baixa tensão serão autorizados a migrar do mercado cativo para o ambiente de contratação livre, com extensão dessa possibilidade para os demais consumidores a partir de dezembro de 2027. Estimativa preliminar indica potencial de redução tarifária média entre 9,36% e 11,96% para os consumidores que optarem pela migração, em função da maior competição e da negociação direta de contratos.

Para mitigar riscos operacionais e de suprimento decorrentes da ampliação do mercado livre, a MP estabelece mecanismos complementares. Institui-se o supridor de última instância (SUI), responsável por assegurar fornecimento temporário de energia elétrica em situações tais como de falência, inadimplência ou interrupção contratual dos comercializadores. Complementarmente, cria-se o encargo de sobrecontratação, que estabelece o rateio dos custos decorrentes de eventual excedente contratual das distribuidoras, resultante do descompasso entre as previsões de demanda e o volume efetivo de migração de consumidores para o mercado livre.

A Medida também altera a configuração dos subsídios setoriais. Para o segmento de baixa renda, determina-se a gratuidade do consumo de até 80 kWh mensais para famílias com

renda per capita de até meio salário-mínimo e a isenção do encargo da CDE para aquelas com renda entre meio e um salário-mínimo. As medidas impactam aproximadamente 25 milhões de famílias.

No tocante à autoprodução e aos subsídios para geração incentivada, a MP busca reduzir distorções econômicas. Aperfeiçoam-se os critérios de qualificação de autoprodutores, exigindo limites mínimos de demanda contratada e participação societária efetiva em projetos de geração. Para a geração renovável, mantêm-se os subsídios apenas para contratos vigentes, vedando a concessão de novos incentivos para contratos futuros, com o objetivo de reduzir o custo incremental dos encargos associados a essas fontes no médio e longo prazo.

A ampliação do mercado livre introduz maior racionalidade econômica no setor, ao permitir a formação de preços mais aderentes às condições de oferta e demanda e ao transferir aos consumidores maior autonomia na gestão de seus contratos de fornecimento. A medida contribui para maior eficiência alocativa dos recursos, melhora a sinalização de preços no setor e tende a estimular práticas de consumo e de contratação mais alinhadas aos custos marginais de geração, reduzindo subsídios cruzados e distorções de longo prazo na formação tarifária.

3.9 Lançamento do Portal da Regulação

Com o objetivo de simplificar e facilitar o acesso a informações regulatórias de interesse do setor produtivo e da sociedade, a Secretaria de Competitividade e Política Regulatória (SCPR), em parceria com a Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI) e o Observatório da Indústria do SENAI/CE, desenvolveu o Portal da Regulação.

A plataforma constitui um canal único para a disseminação de boas práticas regulatórias, oferecendo conteúdos acessíveis e relevantes para os diversos públicos envolvidos nos processos regulatórios. Entre os principais objetivos do Portal, destacam-se: fomentar a participação pública nas etapas de elaboração de normas, fortalecer os mecanismos de controle social e de transparência, orientar e capacitar agentes reguladores e regulados, além de promover a cultura de melhoria regulatória.

Para os órgãos reguladores, a plataforma disponibiliza uma jornada estruturada de aprendizado, com suporte em todas as fases do ciclo regulatório, simplificando e centralizando informações de interesse. Dessa forma, contribui para o alinhamento nacional na elaboração de normas, incentivando que diferentes reguladores adotem referências e orientações padronizadas.

Destacam-se as seguintes funcionalidades que a plataforma contemplará:

- Acesso facilitado às Agendas Regulatórias dos órgãos federais, trazendo previsibilidade ao setor produtivo e à sociedade sobre os temas que estão na pauta de discussão dos reguladores;

- Acesso facilitado às Consultas Públicas, possibilitando ampla participação da sociedade na construção das normas;
- Acesso a mecanismo de envio de críticas, sugestões e propostas aos órgãos reguladores (Fala.BR);
- Divulgação de Cursos e Eventos, com a divulgação de cursos presenciais e online, workshops, webinars e outros eventos educacionais destinados à capacitação contínua dos reguladores;
- Repositório de Informações, que centraliza conteúdos, guias e manuais sobre boas práticas regulatórias, a fim de proporcionar um recurso valioso e acessível para consulta e aprendizado;
- Hospedagem de Ferramentas de Boas Práticas Regulatórias, desenvolvidas no âmbito do PRO-REG (ex: calculadora baseada em IA de custos administrativos; sistema de avaliação de maturidade regulatória etc.) (em desenvolvimento);
- Divulgação das normas a serem observadas pelos setores regulados (em desenvolvimento);
- Fórum de discussão voltado aos órgãos reguladores, promovendo a interação entre os agentes em prol do avanço da maturidade regulatória e da maior coerência regulatória (em desenvolvimento), e
- Área de feedback, canal direto para sugestões, comentários e contribuições dos usuários sobre o Portal (em desenvolvimento).

4. PROJETOS EM EXECUÇÃO

Os projetos classificados no eixo de Execução são conduzidos diretamente pelo Grupo de Trabalho da Redução do Custo Brasil (GT-CB), envolvendo construção de consenso e coordenação técnica interna. As entregas desses projetos consistem, em geral, em:

- Relatórios técnicos, que subsidiam a formulação de políticas públicas e podem, eventualmente, vir acompanhados de minutas de atos normativos; ou
- Propostas normativas, que resultam na elaboração de minutas de projetos de lei, decretos ou outros instrumentos regulatórios.

Quando a entrega é um normativo infralegal, o projeto se encerra com a publicação oficial do ato. No caso de projetos de lei, a fase de Execução se conclui com o início da tramitação no Poder Legislativo, momento em que o projeto passa a integrar o eixo de Execução Legislativa.

A seguir, apresenta-se a carteira atual de projetos em fase de Execução no âmbito do GT-CB.

Tabela 3: Carteira de Projetos em Execução no GT-CB.

#	NOME DO PROJETO	PROBLEMA A SER RESOLVIDO
1	Reduzir o custo de financiamento de projetos de infraestrutura	A estruturação de projetos de infraestrutura é uma atividade com inerentes complexidades (longo prazo, impacto social e ambiental, riscos associados, contratos incompletos, setores e regulação com diferentes níveis de maturidades). Para que o setor privado tenha segurança para realizar investimentos, existe a necessidade de transparência e clareza de informações relativas aos diversos projetos.
2	Racionalizar os encargos setoriais incidentes sobre a tarifa de energia elétrica	Os subsídios oriundos de políticas públicas diversas e arcados pelo consumidor de energia elétrica têm crescido sobremaneira nos últimos anos. Aumentaram de R\$ 18,78 para R\$ 48,04 bilhões entre 2018 e 2024. No mesmo período, sua participação na tarifa residencial passou de 5,51% para 13,7%.
3	Remover barreiras à navegação hidroviária	O transporte hidroviário é o modo de transporte mais importante na região Norte e apresenta significativo

		potencial no país. Para tal, fez-se necessário remover entraves regulatórios e atrair investimentos.
4	Infraestrutura para a conectividade	Há lacunas relevantes na oferta de internet banda larga no Brasil, principalmente em áreas urbanas menos densamente povoadas e/ou distantes de grandes centros, em áreas rurais e rodovias, o que prejudica o desenvolvimento de novos modelos de negócios e a expansão da economia digital, com reflexos na competitividade da economia brasileira.
5	Propor mecanismos para a elevação do emprego e da valorização salarial, especialmente em setores prioritários para o desenvolvimento industrial	A elevação do emprego e a valorização salarial, sobretudo em setores estratégicos para o desenvolvimento industrial, dependem de uma força de trabalho qualificada e adaptável às transformações tecnológicas e produtivas. Nesse sentido, torna-se essencial investir em mecanismos eficazes de qualificação e requalificação profissional, capazes de alinhar as competências dos trabalhadores às demandas atuais e futuras do setor industrial.
6	Aperfeiçoamento da regulação referente à logística reversa	Assegurar a isonomia de tratamento entre bens produzidos nacionalmente e produtos importados é importante para garantir condições equitativas de concorrência.
7	Harmonização das legislações dos entes federativos referentes à logística reversa	Verifica-se a existência de legislações estaduais com regras heterogêneas e ausência de diretrizes comuns, o que impõe custos adicionais ao setor privado. A publicação dos Decretos nº 11.413 e nº 11.414, no início de 2023, reforçou ainda mais a necessidade de harmonização das normas estaduais.
8	Regulamentar a Lei da Praticagem (Lei 14.813/2024).	A praticagem representa o terceiro maior componente de custos da cabotagem no Brasil, e suas restrições técnicas geram falhas de mercado que demandam uma atuação regulatória adequada.

Fonte: SCPR/MDIC.

5. PROJETOS EM EXECUÇÃO LEGISLATIVA

O Grupo de Trabalho da Redução do Custo Brasil (GT-CB) acompanha projetos em tramitação no Poder Legislativo cuja aprovação é considerada estratégica para o avanço da agenda de redução do Custo Brasil. Além do monitoramento, o GT-CB pode atuar no suporte à tramitação dessas proposições, por meio da Assessoria Parlamentar (ASPAR) do MDIC, da Secretaria de Relações Institucionais (SRI) da Casa Civil, e do diálogo com a Frente Parlamentar Mista Pelo Brasil Competitivo, apoiada pelo Movimento Brasil Competitivo (MBC).

Esse trabalho de articulação é frequentemente subsidiado por notas técnicas, pareceres e estudos elaborados pela equipe da Secretaria de Competitividade e Política Regulatória (SCPR/MDIC), com o objetivo de qualificar tecnicamente o debate e alinhar as proposições legislativas às prioridades da política pública. Segue a relação de projetos em Execução Legislativa no GT-CB:

Tabela 4: Carteira de projetos em Execução Legislativa.

#	PROJETO	PL	EMENTA
1	Prevenção de litígios tributários	PLP 124/2022; PLP 125/2022	PLP 124/2022: Dispõe sobre normas gerais de prevenção de litígio, consensualidade e processo administrativo, em matéria tributária. PLP 125/2022: Estabelece normas gerais relativas a direitos, garantias e deveres dos contribuintes.
2	Licenciamento ambiental	PL 2.159/2021	Dispõe sobre licenciamento ambiental; regulamenta inciso IV do § 1º do art. 225 da Constituição Federal; altera Leis nºs 9.605/1998, e 9.985/2000; revoga dispositivo da Lei nº 7.661/1988; e dá outras providências.
3	Possibilitar a retomada da exportação de serviços	PL 5.719/2023	Autoriza o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social a constituir subsidiárias integrais ou controladas, e altera a Lei nº 10.184, de 12 de fevereiro de 2001, que dispõe sobre a concessão de financiamento vinculado à exportação de bens ou serviços nacionais.

4	Aprimoramentos do sistema geral de garantias da economia brasileira	PL 4/2025	Dispõe sobre a atualização da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), e da legislação correlata.
5	Reforma da Lei do Bem. 2/3	PL 2.838/2020	Altera a Lei nº 11.196, de 21 de novembro de 2005 – Lei do Bem.
6	Reforma da Lei do Bem. 3/3	PL 4.944/2020	Altera a Lei do Bem – Lei nº 11.196/2005, para permitir que o excedente do percentual dos dispêndios com pesquisa tecnológica excluído do lucro líquido das empresas possa ser aproveitado em exercícios subsequentes, e dá outras providências.
7	Marco Legal do Transporte Público Coletivo	PL 3.278/2021	Atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei nº 12.587/2012; a Lei nº 10.636/2002; e a Lei nº 10.257/2001.
8	Aprimoramento do marco regulatório do setor elétrico	PL 414/2021	Altera as Leis nºs 9.074/1995, 9.427/1996, 9.991/2000, 10.438/2002, 10.848/2004, 12.783/2013, 13.203/2015, 5.655/1971, e 12.111/2009, para aprimorar o modelo regulatório e comercial do setor elétrico com vistas à expansão do mercado livre, e dá outras providências.
9	Regulamentação da Reforma Tributária.	PLP 108/2024	Institui o Comitê Gestor do Imposto sobre Bens e Serviços - CG-IBS, dispõe sobre processo administrativo tributário relativo ao lançamento de ofício do IBS, sobre a distribuição para os entes federativos do produto da arrecadação do IBS, e sobre o Imposto sobre Transmissão Causa mortis e Doação de Quaisquer Bens ou Direitos - ITCMD, e dá outras providências.
10	Aprimorar a regulação do Operador Econômico Autorizado (OEA).	PL 15/2024	Institui programas de conformidade tributária e aduaneira no âmbito da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda e dispõe sobre o devedor contumaz e as condições para fruição de benefícios fiscais.
11	Proteção e defesa civil	PLP 6150/2019	Cria mecanismos para integração entre o ordenamento urbano e a Política Nacional de

			Proteção e Defesa Civil (PNPDEC), alterando a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 e a da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015.
12	Aprimoramento dos incentivos a investimentos produtivos no mercado de capitais	PL2.925/2023	Altera a Lei nº 6.385, de 7 de dezembro de 1976, e a Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, para dispor sobre a transparência em processos arbitrais e o sistema de tutela privada de direitos de investidores do mercado de valores mobiliários.
13	Aprimoramento do marco regulatório do setor elétrico	MPV 1.300/2025	Altera a Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, a Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, a Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, a Lei nº 12.111, de 9 de dezembro de 2009, a Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, a Lei nº 13.203, de 8 de dezembro de 2015, e a Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022.

Fonte: SCPR/MDIC.

6. PROJETOS EM MONITORAMENTO

O Grupo de Trabalho da Redução do Custo Brasil (GT-CB) acompanha projetos executados por outros órgãos do Poder Executivo, sejam eles conduzidos por órgãos singulares ou por comitês e colegiados formalmente instituídos. O monitoramento ocorre sempre que esses projetos têm potencial de contribuir para os resultados da agenda de redução do Custo Brasil.

A seguir, apresenta-se a relação atual de projetos em fase de monitoramento pelo GT-CB.

Tabela 5: Carteira de projetos em monitoramento pelo GT-CB.

#	PROJETO	PROBLEMA A SER RESOLVIDO	RESPONSÁVEL
1	Aprimoramento da regulação de acesso às infraestruturas essenciais do setor de gás natural.	Necessidade de regulamentação do artigo 28 da Lei do Gás.	ANP
2	Regulamentar o DT-e (Documento Eletrônico de Transporte) e o MTR.	A falta de regulamentação pode comprometer o uso do Documento Eletrônico e atingir a finalidade de reunir em uma única plataforma as informações das operações de transportes de carga.	MT / GT DT-e
3	Realizar acordos comerciais com parceiros estratégicos.	Necessidade de acesso a mercados de forma mais ampla, para possibilitar a inserção competitiva das empresas brasileiras no mercado internacional.	MRE / Secex/MDIC
4	Viabilizar a efetivação dos investimentos para a universalização dos serviços de saneamento básico.	O desenho adequado da regionalização é fundamental para a viabilidade econômica dos serviços de saneamento básico ao longo do país. Os projetos de regionalização são aprovados no âmbito do CISB, do qual o MDIC faz parte.	MC / CISB

5	Desenvolvimento da produção <i>onshore</i> de gás natural.	Perspectiva de declínio de reservatórios de petróleo e gás. Investimentos reduzidos na descoberta de novas reservas. Produção <i>onshore</i> tem vantagens de custo importantes para desenvolvimento da indústria, com preços mais competitivos. Potencial de produção <i>onshore</i> (convencional e não convencional) pouco explorado.	MME
6	Trabalhar na harmonização da regulação estadual no setor de gás natural.	Nas regulações estaduais, há uma série de restrições à figura do consumidor livre e outras regras desfavoráveis à eficiência econômica, que impõem custos para as empresas.	MME
7	Regulamentar o Marco Legal de Cabotagem (Lei 14.301/2022).	Por falta de regulamentação, ainda não foi possível realizar o afretamento de embarcações a tempo pelas modalidades previstas na Lei.	MPOR
8	Regulamentar o Marco Legal de Ferrovias (Lei 14.273/2021).	De 29 itens do Marco Legal que necessitam de regulamentação, 7 já foram tratados pela ANTT e outros 2 pelo MT.	MT e ANTT
9	Desburocratizar o processo de instalação de estações aduaneiras interiores (EADI).	As estações aduaneiras interiores constituem importantes centros de logística, sendo a alteração do regime de outorga de concessão para autorização uma forma eficaz de difusão desse tipo de instalação.	MF
10	Isonomia tributária nas compras governamentais.	A imunidade tributária aos entes públicos (Art. 150, VI, "a" da CF) cria vantagens tributárias a produtos importados em detrimento do produto nacional, que paga todos os tributos internos (IPI, PIS, COFINS e ICMS).	MF
11	Regulamentação do mercado de carbono no Brasil.	A precificação de carbono é parte importante para a estratégia de incentivo à redução das emissões dos gases de efeito estufa.	MF

SECRETARIA DE
**COMPETITIVIDADE
E POLÍTICA REGULATÓRIA**

MINISTÉRIO DO
**DESENVOLVIMENTO,
INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS**

