



# SENADO FEDERAL

**COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA**

## **PAUTA DA 11ª REUNIÃO**

**(4ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura)**

**09/06/2026  
TERÇA-FEIRA  
às 09 horas**

**PRESIDENTE:** Senador Marcos Rogério



**Comissão de Serviços de Infraestrutura**

**11ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 4ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA  
DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 09/06/2026.**

**11ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA**

***terça-feira, às 09 horas***

**SUMÁRIO**

<b>ITEM</b>	<b>PROPOSIÇÃO</b>	<b>RELATOR (A)</b>	<b>PÁGINA</b>
<b>1</b>	<b>PL 1482/2019</b> - Não Terminativo -	<b>SENADOR JAIME BAGATTOLI</b>	<b>14</b>
<b>2</b>	<b>PL 5521/2020</b> - Não Terminativo -	<b>SENADOR ASTRONAUTA MARCOS PONTES</b>	<b>31</b>
<b>3</b>	<b>PL 1434/2023</b> - Não Terminativo -	<b>SENADOR ASTRONAUTA MARCOS PONTES</b>	<b>39</b>
<b>4</b>	<b>PL 2736/2021</b> - Terminativo -	<b>SENADOR LAÉRCIO OLIVEIRA</b>	<b>50</b>
<b>5</b>	<b>REQ 37/2026 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>59</b>
<b>6</b>	<b>REQ 38/2026 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>61</b>

<b>7</b>	<b>REQ 41/2026 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>64</b>
<b>8</b>	<b>REQ 42/2026 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>67</b>
<b>9</b>	<b>REQ 43/2026 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>69</b>
<b>10</b>	<b>REQ 44/2026 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>71</b>
<b>11</b>	<b>REQ 45/2026 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>74</b>
<b>12</b>	<b>REQ 46/2026 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>78</b>
<b>13</b>	<b>REQ 47/2026 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>82</b>
<b>14</b>	<b>REQ 48/2026 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>86</b>
<b>15</b>	<b>REQ 49/2026 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>90</b>
<b>16</b>	<b>REQ 50/2026 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>94</b>
<b>17</b>	<b>REQ 51/2026 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>96</b>
<b>18</b>	<b>REQ 52/2026 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>98</b>
<b>19</b>	<b>REQ 53/2026 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>103</b>

<b>20</b>	<b>REQ 54/2026 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>110</b>
<b>21</b>	<b>REQ 55/2026 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>113</b>
<b>22</b>	<b>REQ 56/2026 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>117</b>
<b>23</b>	<b>REQ 58/2026 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>119</b>

## COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Marcos Rogério

Vice-Presidente: VAGO

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES		SUPLENTE	
<b>Bloco Parlamentar Democracia(MDB, PSDB, PODEMOS, UNIÃO)</b>			
Eduardo Braga(MDB)(11)(1)	AM 3303-6230	1 Confúcio Moura(MDB)(11)(1)(9)(12)	RO 3303-2470 / 2163
Veneziano Vital do Rêgo(MDB)(11)(1)(9)(12)	PB 3303-2252 / 2481	2 Efraim Filho(PL)(11)(1)	PB 3303-5934 / 5931
VAGO(11)(1)(29)		3 Fernando Dueire(PSD)(11)(1)	PE 3303-3522
Jayme Campos(UNIÃO)(3)(11)	MT 3303-2390 / 2384 / 2394	4 Zequinha Marinho(PODEMOS)(3)(11)	PA 3303-6623
Professora Dorinha Seabra(UNIÃO)(3)(11)	TO 3303-5990 / 5995 / 5900	5 Renan Calheiros(MDB)(23)(3)(11)	AL 3303-2261 / 2262 / 2265 / 2268
Carlos Viana(PSD)(8)(11)	MG 3303-3100 / 3116	6 Sergio Moro(PL)(8)(11)	PR 3303-6202
Plínio Valério(PSDB)(10)(11)	AM 3303-2898 / 2800	7 Jader Barbalho(MDB)(15)	PA 3303-9831 / 9827 / 9832
<b>Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PSB, PSD)</b>			
Cid Gomes(PSB)(4)	CE 3303-6460 / 6399	1 Chico Rodrigues(PSB)(16)(4)	RR 3303-2281
Otto Alencar(PSD)(4)	BA 3303-3172 / 1464 / 1467	2 VAGO(4)	
Irajá(PSD)(4)	TO 3303-6469 / 6474	3 Nelsinho Trad(PSD)(4)	MS 3303-6767 / 6768
Daniella Ribeiro(PP)(4)	PB 3303-6788 / 6790	4 Vanderlan Cardoso(PSD)(4)(19)(22)	GO 3303-2092 / 2099
Soraya Thronicke(PSB)(4)(21)(20)(31)(25)	MS 3303-1775	5 Lucas Barreto(PSD)(4)	AP 3303-4851
<b>Bloco Parlamentar Vanguarda(PL, NOVO, AVANTE)</b>			
Jaime Bagattoli(PL)(2)	RO 3303-2714	1 Dra. Eudócia(PSDB)(2)	AL 3303-6083
Marcos Rogério(PL)(2)	RO 3303-6148	2 Rogério Marinho(PL)(2)	RN 3303-1826
Wellington Fagundes(PL)(2)	MT 3303-6219 / 3778 / 6209 / 6213 / 3775	3 Hermes Klann(PL)(2)(30)(24)	SC 3303-3784 / 3756
Wilder Morais(PL)(2)	GO 3303-6440	4 Astronauta Marcos Pontes(PL)(2)	SP 3303-1177 / 1797
<b>Bloco Parlamentar Pelo Brasil(PDT, PT)</b>			
Beto Faro(PT)(6)	PA 3303-5220	1 Fabiano Contarato(PT)(6)	ES 3303-9054 / 6743
Rogério Carvalho(PT)(6)	SE 3303-2201 / 2203	2 Randolfe Rodrigues(PT)(6)	AP 3303-6777 / 6568
Weverton(PDT)(6)	MA 3303-4161 / 1655	3 VAGO(6)(17)	
Jorge Kajuru(PSB)(18)	GO 3303-2844 / 2031	4 VAGO	
<b>Bloco Parlamentar Aliança(PP, REPUBLICANOS)</b>			
Esperidião Amin(PP)(5)	SC 3303-6446 / 6447 / 6454	1 Tereza Cristina(PP)(14)	MS 3303-2431
Laércio Oliveira(PP)(5)(13)	SE 3303-1763 / 1764	2 Luis Carlos Heinze(PP)(5)(13)	RS 3303-4124 / 4127 / 4129 / 4132
Cleitinho(REPUBLICANOS)(5)(27)(28)(26)	MG 3303-3811	3 Angelo Coronel(REPUBLICANOS)(5)(27)(28)	BA 3303-6103 / 6105

- (1) Em 18.02.2025, os Senadores Eduardo Braga, Confúcio Moura e Fernando Farias foram designados membros titulares; e os Senadores Veneziano Vital do Rêgo, Fernando Dueire e Marcelo Castro, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. 006/2025-GLMDB).
- (2) Em 18.02.2025, os Senadores Jaime Bagattoli, Marcos Rogério, Wellington Fagundes e Wilder Morais foram designados membros titulares; e os Senadores Dra. Eudócia, Rogério Marinho, Eduardo Gomes e Astronauta Marcos Pontes, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 008/2025-BLVANG).
- (3) Em 18.02.2025, os Senadores Jayme Campos e Professora Dorinha Seabra foram designados membros titulares; e os Senadores Sergio Moro e Efraim Filho, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 12/2025-GLUNIAO).
- (4) Em 18.02.2025, os Senadores Cid Gomes, Otto Alencar, Irajá, Daniella Ribeiro e Margareth Buzetti foram designados membros titulares; e os Senadores Jorge Kajuru, Angelo Coronel, Nelsinho Trad, Vanderlan Cardoso e Lucas Barreto, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 004/2025-GSEGAMA).
- (5) Em 18.02.2025, os Senadores Esperidião Amin, Luis Carlos Heinze e Mecias de Jesus foram designados membros titulares; e os Senadores Laércio Oliveira e Cleitinho, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Aliança, para compor a comissão (Of. nº 002/2025-GABLI/BLALIAN).
- (6) Em 18.02.2025, os Senadores Beto Faro, Rogério Carvalho e Weverton foram designados membros titulares; e os Senadores Fabiano Contarato, Randolfe Rodrigues e Leila Barros, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 026/2025-GLPDT).
- (7) Em 19.02.2025, a comissão reunida elegeu o Senador Marcos Rogério Presidente deste colegiado.
- (8) Em 19.02.2025, o Senador Carlos Viana foi designado membro titular e o Senador Zequinha Marinho, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 010/2025-GLPODEMOS).
- (9) Em 19.02.2025, o Senador Veneziano Vital do Rêgo foi designado membro titular, em substituição ao Senador Confúcio Moura, que passa a membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 026/2025-GLMDB).
- (10) Em 19.02.2025, o Senador Plínio Valério foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 001/2025-GLPSDB).
- (11) Em 19.02.2025, os Senadores Eduardo Braga, Confúcio Moura, Fernando Farias, Jayme Campos, Professora Dorinha Seabra, Carlos Viana e Plínio Valério foram designados membros titulares, e os Senadores Veneziano Vital do Rêgo, Efraim Filho, Fernando Dueire, Zequinha Marinho, Marcelo Castro e Sergio Moro, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 006/2025-BLDEM).
- (12) Em 20.02.2025, o Senador Veneziano Vital do Rêgo foi designado membro titular, em substituição ao Senador Confúcio Moura, que passa a membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 010/2025-BLDEM).
- (13) Em 21.02.2025, o Senador Laércio Oliveira foi designado membro titular e o Senador Luis Carlos Heinze, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Aliança, para compor a comissão (Of. nº 006/2025-GABLI/BLALIAN).
- (14) Em 25.02.2025, a Senadora Tereza Cristina foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Aliança, para compor a comissão (Of. nº 009/2025-BLALIAN).
- (15) Em 27.02.2025, o Senador Jader Barbalho foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 017/2025-BLDEM).
- (16) Em 11.03.2025, o Senador Chico Rodrigues foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Jorge Kajuru, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 7/2025-GSEGAMA).

- (17) Em 03.04.2025, a Senadora Leila Barros deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Pelo Brasil (Of. nº 43/2025-GLPDT).
- (18) Em 01.07.2025, o Senador Jorge Kajuru foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 006/2025-BLPBRA).
- (19) Em 03.07.2025, o Senador Pedro Chaves foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Vanderlan Cardoso, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 46/2025-BLRESDM).
- (20) Vago em 01.10.2025, em razão do assunção do segundo suplente.
- (21) Em 06.10.2025, o Senador José Lacerda foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 098/2025-BLRESDM).
- (22) Em 30.10.2025, o Senador Vanderlan Cardoso foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Pedro Chaves, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 112/2025-BLRESDM).
- (23) Em 18.11.2025, o Senador Renan Calheiros foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Marcelo Castro, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. nº 90/2025-BLDEMO).
- (24) Em 12.12.2025, o Senador Jorge Seif foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Eduardo Gomes, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 138/2025-BLVANG).
- (25) Vago em 30.01.2026, em razão da assunção da primeira suplente.
- (26) Vago em 11.03.2026, em razão da renúncia do Senador Mecias de Jesus (Of. 026/2026-GSMJESUS).
- (27) Em 17.03.2026, a Senadora Roberta Acioly foi designada membro titular e o Senador Cleitinho, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Aliança, para compor a comissão (Of. nº 010/2026-GABLI/BLALIAN).
- (28) Em 24.03.2026, o Senador Cleitinho foi designado membro titular e o Senador Angelo Coronel, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Aliança, para compor a comissão (Of. nº 011/2026-GABLI/BLALIAN).
- (29) Vago em 1º.04.2026, em razão do retorno do titular.
- (30) Em 06.05.2026, o Senador Hermes Klann foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Jorge Seif, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 037/2026-BLVANG).
- (31) Em 12.05.2026, a Senadora Soraya Thronicke foi designada membro titular, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 041/2026-GSEGAMA).

REUNIÕES ORDINÁRIAS: TERÇAS-FEIRAS 9:00 HORAS  
SECRETÁRIO(A): THALES ROBERTO FURTADO MORAIS  
TELEFONE-SECRETARIA: 61 3303-4607  
FAX: 61 3303-3286

TELEFONE - SALA DE REUNIÕES: 3303-4607  
E-MAIL: ci@senado.leg.br



**SENADO FEDERAL**  
**SECRETARIA-GERAL DA MESA**

**4ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA**  
**57ª LEGISLATURA**

Em 9 de junho de 2026  
(terça-feira)  
às 09h

**PAUTA**

11ª Reunião, Extraordinária

**COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI**

	Deliberativa
<b>Local</b>	Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 13

Atualizações:

1. Acréscimo do REQ 58/2026. (08/06/2026 17:55)

# PAUTA

## ITEM 1

### PROJETO DE LEI Nº 1482, DE 2019

- Não Terminativo -

*Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para dispor sobre os crimes de furto e de roubo de petróleo e derivados, gás natural e suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante e demais combustíveis líquidos carburantes, biocombustíveis e óleos lubrificantes removidos dos estabelecimentos de produção, de quaisquer instalações de armazenamento e de transporte de combustíveis, incluídos dutos e unidades de transporte em qualquer modal; e altera a Lei nº 8.176, de 8 de fevereiro de 1991, para tipificar novos crimes contra a ordem econômica.*

**Autoria:** Câmara dos Deputados

**Relatoria:** Senador Jaime Bagattoli

**Relatório:** Pela aprovação com emendas

**Observações:**

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

**Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

## ITEM 2

### PROJETO DE LEI Nº 5521, DE 2020

- Não Terminativo -

*Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a utilização de painéis eletrônicos ao longo das vias.*

**Autoria:** Senador Styvenson Valentim

**Relatoria:** Senador Astronauta Marcos Pontes

**Relatório:** Pela aprovação com emendas

**Observações:**

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

**Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

## ITEM 3

### PROJETO DE LEI Nº 1434, DE 2023

- Não Terminativo -

*Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para tornar equipamento obrigatório o dispositivo de abertura interna em porta-malas.*

**Autoria:** Câmara dos Deputados

**Relatoria:** Senador Astronauta Marcos Pontes

**Relatório:** Pela aprovação com emendas

**Observações:**

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

**Textos da pauta:**

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

#### ITEM 4

### PROJETO DE LEI Nº 2736, DE 2021

- Terminativo -

*Altera a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, que institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências, para dispor sobre sua forma de pagamento.*

**Autoria:** Senador Wellington Fagundes

**Relatoria:** Senador Laércio Oliveira

**Relatório:** Pela aprovação com emendas

**Observações:**

1. *Será realizada uma única votação nominal para o Projeto e para a(s) emenda(s), nos termos do relatório apresentado, salvo requerimento de destaque.*

2. *Em 23/05/2024, foi realizada audiência pública de instrução da matéria.*

**Textos da pauta:**

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

#### ITEM 5

### REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 37, DE 2026

*Requer a inclusão do Sr. Paulo Pedrosa, Presidente da Abrace Energia (Associação Brasileira de Grandes Consumidores de Energia e de Consumidores Livres), na audiência pública objeto do requerimento nº 27/2026.*

**Autoria:** Senador Jorge Kajuru

**Textos da pauta:**

[Requerimento \(CI\)](#)

#### ITEM 6

### REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 38, DE 2026

*Requer que, na audiência pública objeto do requerimento nº 27 de 2026 seja incluído um representante da Associação Brasileira de Soluções de Armazenamento de Energia (ABSAE).*

**Autoria:** Senador Jorge Kajuru

**Textos da pauta:**

[Requerimento \(CI\)](#)

#### ITEM 7

### REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 41, DE 2026

*Requer o aditamento do REQ 24/2026 - CI, para que na audiência pública sejam*

*incluídas como convidadas a senhora Kassia Regina Bazzo, Analista de conservação do WWFBrasil, e a senhora Adryane Gorayeb Nogueira, Professora do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Ceará.*

**Autoria:** Senador Rogério Carvalho

**Textos da pauta:**

[Requerimento \(CI\)](#)

#### ITEM 8

### **REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 42, DE 2026**

*Requer o aditamento do REQ 27/2026 - CI, para que na audiência pública sejam incluídos entre os convidados o senhor Igor Britto, Diretor Executivo do IDEC, e o senhor Clauber Leite, Coordenador de Energia do Instituto E+.*

**Autoria:** Senador Jorge Kajuru

**Textos da pauta:**

[Requerimento \(CI\)](#)

#### ITEM 9

### **REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 43, DE 2026**

*Requer o aditamento do REQ 27/2026 - CI, para que seja incluído, no rol dos convidados para a audiência pública, um representante do Instituto E+ Transição Energética.*

**Autoria:** Senador Rogério Carvalho

**Textos da pauta:**

[Requerimento \(CI\)](#)

#### ITEM 10

### **REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 44, DE 2026**

*Requer que seja incluído na lista de convidados da audiência pública requerida pelo Sen. Jorge Kajuru, no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura, para debater a Consulta Pública nº 45/2019 da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) e os impactos do curtailment sobre os empreendimentos de energia renovável, um representante do Instituto Nacional de Energia Limpa – INEL.*

**Autoria:** Senador Cleitinho

**Textos da pauta:**

[Requerimento \(CI\)](#)

#### ITEM 11

### **REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 45, DE 2026**

*Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de promover um debate técnico e institucional acerca da segurança energética nacional e os investimentos estratégicos em infraestrutura como garantidores do abastecimento e da soberania.*

**Autoria:** Senador Veneziano Vital do Rêgo

**Textos da pauta:**[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 12****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 46, DE 2026**

*Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de promover um debate técnico e institucional acerca do fortalecimento da ética concorrencial e a conformidade no mercado de combustíveis como pilares da segurança econômica.*

**Autoria:** Senador Veneziano Vital do Rêgo

**Textos da pauta:**[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 13****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 47, DE 2026**

*Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de promover um debate técnico e institucional acerca da transição energética justa e o papel da matriz energética brasileira como vetor de sustentabilidade e liderança climática global.*

**Autoria:** Senador Veneziano Vital do Rêgo

**Textos da pauta:**[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 14****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 48, DE 2026**

*Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de promover um debate técnico e institucional acerca da política industrial brasileira, o fomento à cadeia produtiva de energia e a geração de emprego e renda.*

**Autoria:** Senador Veneziano Vital do Rêgo

**Textos da pauta:**[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 15****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 49, DE 2026**

*Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de proporcionar um debate qualificado sobre a autonomia das agências reguladoras e a estabilidade institucional do setor energético brasileiro.*

**Autoria:** Senador Veneziano Vital do Rêgo

**Textos da pauta:**[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 16****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 50, DE 2026**

*Requer, nos termos regimentais, que, na Diligência Externa objeto do REQ 33/2026-CI, sejam também convidados o Presidente do Tribunal de Contas do Estado de Mato*

*Grosso, Conselheiro Sérgio Ricardo de Almeida, e a Prefeitura Municipal de Campo Verde-MT.*

**Autoria:** Senador Wellington Fagundes

**Textos da pauta:**

[Requerimento \(CI\)](#)

#### ITEM 17

### REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA N° 51, DE 2026

*Requer nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que, na Audiência Pública objeto do REQ 32/2026 – CI, sejam incluídos convidados.*

**Autoria:** Senador Hermes Klann

**Textos da pauta:**

[Requerimento \(CI\)](#)

#### ITEM 18

### REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA N° 52, DE 2026

*Requer que sejam prestadas, pelo Senhor Ministro de Estado de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, informações acerca da situação atual dos estudos e eventual retomada de modelagem relacionada à concessão da Hidrovia do Rio Madeira, especialmente quanto à possibilidade de cobrança tarifária sobre sua utilização.*

**Autoria:** Senador Marcos Rogério

**Textos da pauta:**

[Requerimento \(CI\)](#)

#### ITEM 19

### REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA N° 53, DE 2026

*Requer que sejam prestadas, pelo Exmo. Sr. Ministro de Estado de Minas e Energia, Alexandre Silveira de Oliveira, informações sobre os estudos técnicos do ONS, da EPE e do CMSE que fundamentam eventual antecipação dos contratos do LRCap de 2026, bem como sobre o impacto tarifário, o custo sistêmico e a comparação econômica em relação à contratação competitiva realizada em leilão.*

**Autoria:** Senador Marcos Rogério

**Textos da pauta:**

[Requerimento \(CI\)](#)

#### ITEM 20

### REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA N° 54, DE 2026

*Requer a inclusão de representante da Associação das Distribuidoras de Combustíveis – BRASILCOM na Audiência Pública objeto do REQ nº 25/2026 – CI.*

**Autoria:** Senador Confúcio Moura

**Textos da pauta:**[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 21****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 55, DE 2026**

*Requer que sejam prestadas, pelo Exmo. Sr. Ministro de Estado de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, informações acerca do atual estágio do processo de estruturação, modelagem e eventual concessão da Hidrovia do Rio Madeira.*

**Autoria:** Senador Jaime Bagattoli

**Textos da pauta:**[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 22****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 56, DE 2026**

*Requer que na Audiência Pública objeto do REQ 30/2026 - CI, seja incluído como convidado um representante do Sindicato dos Servidores das Agências Reguladoras - SINAGÊNCIA.*

**Autoria:** Senador Esperidião Amin

**Textos da pauta:**[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 23****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 58, DE 2026**

*Requer audiência pública sobre Bloqueio Agências*

**Autoria:** Senador Marcos Rogério

1



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

## PARECER N° , DE 2026

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 1482, de 2019, do Deputado Juninho do Pneu, que altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para dispor sobre os crimes de furto e de roubo de petróleo e derivados, gás natural e suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante e demais combustíveis líquidos carburantes, biocombustíveis e óleos lubrificantes removidos dos estabelecimentos de produção, de quaisquer instalações de armazenamento e de transporte de combustíveis, incluídos dutos e unidades de transporte em qualquer modal; e altera a Lei nº 8.176, de 8 de fevereiro de 1991, para tipificar novos crimes contra a ordem econômica.

Relator: Senador **JAIME BAGATTOLI**

### I – RELATÓRIO

Vem à análise desta Comissão de Serviços e Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei nº 1.482, de 2019, que altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), e a Lei nº 8.176, de 8 de fevereiro de 1991, para reprimir de forma específica o furto, o roubo e a comercialização ilegal de petróleo, gás natural, combustíveis e derivados.

O PL propõe modificações nos arts. 155 e 157 do Código Penal (CP). O projeto inclui os parágrafos 9º, 10 e 11 no art. 155 do CP, trazendo as seguintes alterações:

- a) o § 9º qualifica o crime de furto quando o objeto da subtração for petróleo, gás natural, combustíveis e derivados retirados de



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

instalações de produção, armazenamento e transporte, incluindo dutos e veículos, sendo a conduta punida com pena de reclusão de 4 (quatro) a 10 (dez) anos e multa;

- b) o novo § 10 prevê aumento de 1/3 (um terço) da pena se o furto das substâncias mencionadas no § 9º for praticado por agente público ou mediante rompimento de obstáculo, concurso de pessoas ou abuso de confiança;
- c) por fim, o § 11 majora a pena em 2/3 (dois terços) se do crime resultar paralisação das atividades do estabelecimento, desabastecimento, incêndio, poluição ambiental, lesão corporal grave ou morte.

Relativamente ao crime de roubo, o projeto introduz as seguintes modificações no art. 157 do CP:

- a) insere o inciso IX no § 2º para aumentar em 1/3 (um terço) a pena cominada ao roubo de petróleo, gás natural, combustíveis e derivados;
- b) acrescenta o inciso III ao § 2º-A para aumentar em 2/3 (dois terços) a pena quando o roubo das substâncias indicadas no PL resultar em suspensão ou paralisação das atividades do estabelecimento, desabastecimento, incêndio, poluição efetiva ou potencial do meio ambiente, lesão corporal grave ou morte.

Por fim, o PL adiciona os arts. 1º-A, 1º-B, 1º-C e 1º-D à Lei nº 8.176, de 8 de fevereiro de 1991, que define crimes contra a ordem financeira e cria o Sistema de Estoques de Combustíveis. O teor dos novos artigos pode ser resumido da seguinte maneira:

- a) o art. 1º-A criminaliza a receptação de petróleo, gás natural, combustíveis e derivados de origem ilícita no âmbito de atividades comerciais ou industriais, e prevê pena de reclusão de 3 a 8 anos e multa. O artigo possui três parágrafos. O § 1º equipara à atividade comercial o comércio irregular ou clandestino, inclusive se exercido em imóvel residencial. Já o § 2º determina que o delito se configura mesmo se o autor do



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

crime antecedente for desconhecido ou isento de pena; finalmente, o § 3º impõe a interdição do estabelecimento comercial pelo dobro do prazo da pena aplicada;

- b) o art. 1º-B tipifica modalidade culposa da comercialização de combustíveis de origem ilícita. O § 1º do mencionado artigo institui uma causa de diminuição de pena aplicável ao agente primário, enquanto o § 2º prevê a autonomia do delito, que permanece punível mesmo que o autor da infração antecedente seja desconhecido ou isento de pena;
- c) o art. 1º-C determina a perda do cargo, da função ou do emprego público, com inabilitação para o seu exercício pelo dobro do prazo da pena aplicada, como um dos efeitos da condenação;
- d) finalmente, o art. 1º-D determina a alienação antecipada dos bens, na forma do art. 144-A do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 (Código de Processo Penal).

Não foram apresentadas emendas.

Após análise desta Comissão, a matéria vai à Comissão de Segurança Pública.

## II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104, I, do Regimento Interno do Senado Federal, compete a esta Comissão de Serviços e Infraestrutura apreciar matérias pertinentes a recursos geológicos, como ocorre no presente caso.

No mérito, entendemos que o PL é conveniente e oportuno.

O objetivo da proposta em análise é agravar a resposta penal à “derivação clandestina”<sup>1</sup>, prática que consiste na subtração de petróleo e

<sup>1</sup> *Roubo nos dutos – Transpetro.*

<https://www.roubonosdutos.com.br/#:~:text=deriva%C3%A7%C3%B5es%20clandestinas%3F,de%20vazamentos%2C%20inc%C3%AAndios%20e%20explos%C3%B5es>



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

combustíveis de dutos e instalações de armazenamento, além de reprimir os roubos em modais de transporte e a receptação comercial ilícita.

A subtração de combustíveis é uma prática criminosa que, para além do dano ao patrimônio imediato, gera impactos sistêmicos na economia. Em países com baixa disponibilidade de malha ferroviária, como o Brasil, o transporte rodoviário é fundamental para viabilizar a circulação de pessoas e mercadorias<sup>2</sup>.

Conforme levantamento realizado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), o transporte rodoviário concentra mais de 60% da movimentação de cargas no Brasil, o que o consolida como a principal via para a distribuição de mercadorias e insumos produtivos<sup>3</sup>. Neste cenário, roubos e furtos de combustíveis e derivados em grande escala provocam o aumento de custos em toda a cadeia produtiva, na medida em que elevam o valor do frete e influenciam os preços de diversos produtos, principalmente de alimentos<sup>4</sup>.

A urgência da matéria é chancelada por dados estatísticos alarmantes emitidos pelas principais entidades do setor. Conforme apontado pelo Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP), Instituto Combustível Legal (ICL) e pelo Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Combustíveis e Lubrificantes (SINDICOM), com base em relatórios da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e da Transpetro, as ocorrências de furto ou tentativa de furto em dutos voltaram a crescer no país. Segundo informações da Transpetro, os casos de furto ou tentativa de furto em dutos saltaram de 25 em 2024 para 31 em 2025, interrompendo o ciclo de queda de ocorrências desse tipo de crime registrado nos últimos seis anos<sup>5</sup>. Estimativas do Ministério Público revelam que, anualmente, são subtraídos cerca de 14,2 milhões de litros de combustíveis apenas dos oleodutos da Transpetro para posterior revenda, causando um

<sup>2</sup> O que o transporte por caminhões representa para o Brasil. <https://www.dw.com/pt-br/o-que-o-transporte-por-caminhões-representa-para-o-brasil/a-43934181>

<sup>3</sup> Transporte rodoviário ainda responde por mais de 60% da carga no país. <https://www.terra.com.br/mobilidade/transporte-rodoviario-ainda-responde-por-mais-de60-da-carga-no-pais,ec40b9d7d9b26e88dd1dc463748f5ce3aef6o8lq.html>

<sup>4</sup> *Roubo de cargas vira “taxa extra” de R\$ 1,2 bilhão paga pelos brasileiros.* <https://www.gazetadopovo.com.br/sao-paulo/sudeste-epicentro-roubo-de-cargas/>

<sup>5</sup> *Após seis anos de queda, furto em dutos de combustíveis volta a crescer, e São Paulo concentra maior número de casos.* <https://transpetro.com.br/transpetro-institucional/noticias/apos-seis-anos-de-queda-furto-em-dutos-de-combustiveis-volta-a-crescer.htm>



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

prejuízo de aproximadamente R\$ 33,4 milhões. Segundo o ICL, as perdas relativas à bomba fraudada, roubo de cargas, de dutos e/ou pirataria somam R\$ 2 bilhões por ano.

Para além do modal dutoviário, a criminalidade organizada tem expandido suas operações sobre a malha de transporte nacional, com impactos severos nas diversas regiões do país. Na Região Norte, onde o transporte hidroviário é o principal eixo de integração e escoamento da Amazônia, o roubo de cargas tem registrado crescimento contínuo, com um prejuízo anual superior a R\$ 100 milhões em mercadorias, sendo que 70% desse montante refere-se exclusivamente ao roubo de combustíveis. Dados do Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial no Estado do Amazonas (Sindarma) indicam que, entre 2002 e 2022, foram roubados mais de 7,4 milhões de litros de combustíveis na região.

Além de prejuízos financeiros significativos, soma-se à elevada reprovabilidade dessa conduta o risco à segurança pública e ao meio ambiente. A perfuração clandestina pode provocar vazamentos que contaminam o solo e os lençóis freáticos, além de ocasionar incêndios, explosões e outros acidentes graves, colocando em risco a vida da população. Nesse sentido, é emblemático o trágico caso da menina Ana Cristina Pacheco, de apenas 9 anos, que veio a óbito após sofrer queimaduras em 80% do corpo ao cair em uma poça de gasolina quente durante uma tentativa de furto de combustível em Caxias, na Baixada Fluminense.

Portanto, a aprovação da proposta é fundamental para o aperfeiçoamento dos mecanismos de combate à “derivação clandestina”, prática que extrapola a esfera patrimonial de empresas que atuam no setor de combustíveis e impacta diretamente no custo de vida, na segurança e na saúde da população.

Entretanto, o texto demanda ajustes formais. É preciso readequar a numeração dos novos parágrafos do art. 155 do CP, visto que a Lei nº 15.358, de 2026, já incorporou o § 9º a esse artigo. Dessa forma, a fim de preservar as alterações recentes, os novos parágrafos do art. 155 do CP devem ser numerados como §§ 10, 11 e 12.

De modo análogo, a numeração do novo inciso do § 2º do art. 157 do CP deve ser modificada, pois a Lei nº 15.397, de 2026, acrescentou os



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

incisos IX e X ao parágrafo. Portanto, a nova causa de aumento de pena deve ser deslocada para o inciso XI.

**III – VOTO**

Por todo o exposto, nosso voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 1.482, de 2019, com as seguintes emendas de redação:

**EMENDA Nº 1 – CI (de redação)**

Dê-se ao art. 155 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), na forma do art. 2º do Projeto de Lei nº 1.482, de 2019, a seguinte redação:

“**Art. 155.** .....

.....

§ 10. A pena é de reclusão de 4 (quatro) a 10 (dez) anos e multa, se a subtração for de petróleo e derivados, gás natural e suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante e demais combustíveis líquidos carburantes, biocombustíveis e óleos lubrificantes removidos dos estabelecimentos de produção, de quaisquer instalações de armazenamento e de transporte de combustíveis, incluídos dutos e unidades de transporte em qualquer modal.

§ 11. Na hipótese do § 10 deste artigo, a pena é aumentada de 1/3 (um terço), se o crime é praticado com destruição, rompimento de obstáculo à subtração da coisa ou dano de qualquer natureza, ou com abuso de confiança, ou valendo-se de vínculo atual ou passado com o ente lesado, ou por ocupante de cargo, de emprego ou de função pública.

§ 12. Na hipótese do § 10 deste artigo, a pena é aumentada de 2/3 (dois terços), se do crime resulta suspensão ou paralisação das atividades do estabelecimento, desabastecimento, incêndio, poluição efetiva ou potencial ao meio ambiente, lesão corporal grave ou morte.”  
(NR)

**EMENDA Nº 2 – CI (de redação)**



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

Dê-se ao § 2º do art. 157 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), na forma do art. 2º do Projeto de Lei nº 1.482, de 2019, a seguinte redação:

“**Art. 157.** .....

.....

§ 2º .....

.....

XI – se a subtração for de petróleo e derivados, gás natural e suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante e demais combustíveis líquidos carburantes, biocombustíveis e óleos lubrificantes removidos dos estabelecimentos de produção, de quaisquer instalações de armazenamento e de transporte de combustíveis, incluídos dutos e unidades de transporte em qualquer modal.” (NR)

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 1482, DE 2019

Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para dispor sobre os crimes de furto e de roubo de petróleo e derivados, gás natural e suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante e demais combustíveis líquidos carburantes, biocombustíveis e óleos lubrificantes removidos dos estabelecimentos de produção, de quaisquer instalações de armazenamento e de transporte de combustíveis, incluídos dutos e unidades de transporte em qualquer modal; e altera a Lei nº 8.176, de 8 de fevereiro de 1991, para tipificar novos crimes contra a ordem econômica.

**AUTORIA:** Câmara dos Deputados

**DOCUMENTOS:**

- [Texto do projeto de lei da Câmara](#)
- [Legislação citada](#)
- [Projeto original](#)

[http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra?codteor=1718769&filename=PL-1482-2019](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1718769&filename=PL-1482-2019)



[Página da matéria](#)



Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para dispor sobre os crimes de furto e de roubo de petróleo e derivados, gás natural e suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante e demais combustíveis líquidos carburantes, biocombustíveis e óleos lubrificantes removidos dos estabelecimentos de produção, de quaisquer instalações de armazenamento e de transporte de combustíveis, incluídos dutos e unidades de transporte em qualquer modal; e altera a Lei nº 8.176, de 8 de fevereiro de 1991, para tipificar novos crimes contra a ordem econômica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para dispor sobre os crimes de furto e de roubo de petróleo e derivados, gás natural e suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante e demais combustíveis líquidos carburantes, biocombustíveis e óleos lubrificantes removidos dos estabelecimentos de produção, de quaisquer instalações de armazenamento e de transporte de combustíveis, incluídos dutos e unidades de transporte em qualquer modal, bem como altera a Lei nº 8.176, de 8 de fevereiro de 1991, para tipificar novos crimes contra a ordem econômica.





Art. 2º O Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 155. ....

.....

§ 9º A pena é de reclusão de 4 (quatro) a 10 (dez) anos e multa, se a subtração for de petróleo e derivados, gás natural e suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante e demais combustíveis líquidos carburantes, biocombustíveis e óleos lubrificantes removidos dos estabelecimentos de produção, de quaisquer instalações de armazenamento e de transporte de combustíveis, incluídos dutos e unidades de transporte em qualquer modal.

§ 10. Na hipótese do § 9º deste artigo, a pena é aumentada de 1/3 (um terço), se o crime é praticado com destruição, rompimento de obstáculo à subtração da coisa ou dano de qualquer natureza, ou mediante concurso de 2 (duas) ou mais pessoas, ou com abuso de confiança, ou valendo-se de vínculo atual ou passado com o ente lesado, ou por ocupante de cargo, de emprego ou de função pública.

§ 11. Na hipótese do § 9º deste artigo, a pena é aumentada de 2/3 (dois terços), se do crime resulta suspensão ou paralisação das atividades do estabelecimento, desabastecimento, incêndio, poluição efetiva ou potencial ao meio ambiente, lesão corporal grave ou morte.”(NR)





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Data do Documento: 05/09/2025

"Art. 157. ....

.....

§ 2º .....

.....

IX - se a subtração for de petróleo e derivados, gás natural e suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante e demais combustíveis líquidos carburantes, biocombustíveis e óleos lubrificantes removidos dos estabelecimentos de produção, de quaisquer instalações de armazenamento e de transporte de combustíveis, incluídos dutos e unidades de transporte em qualquer modal.

§ 2º-A .....

.....

III - se do crime previsto no inciso IX do § 2º deste artigo resulta:

- a) suspensão ou paralisação das atividades do estabelecimento;
- b) desabastecimento;
- c) incêndio;
- d) poluição efetiva ou potencial ao meio ambiente; ou
- e) lesão corporal grave ou morte." (NR)

Art. 3º A Lei nº 8.176, de 8 de fevereiro de 1991, passa a vigorar acrescida dos seguintes arts. 1º-A, 1º-B, 1º-C e 1º-D:

"Art. 1º-A Constitui crime contra a ordem econômica adquirir, receber, transportar ou



Assin

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/2992581>

Avulso do PL 1482/2019 [4 de 9]

2992581



contratar serviço de transporte, conduzir, ocultar, ter em depósito ou contratar serviço de armazenagem, vender, expor à venda, distribuir ou de qualquer forma utilizar ou manter em unidades produtoras, tanques de armazenamento de bases e terminais terrestres e aquaviários, dutos, vagões de ferrovias, caminhões-tanques, embarcações ou aeronaves, no exercício de atividade comercial ou industrial, petróleo e derivados, gás natural e suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante e demais combustíveis líquidos carburantes, biocombustíveis e óleos lubrificantes, em proveito próprio ou alheio, que sabe ser produto de crime.

Pena: reclusão, de 3 (três) a 8 (oito) anos, e multa.

§ 1º Equipara-se à atividade comercial, para efeito deste artigo, qualquer forma de comércio irregular ou clandestino, inclusive o exercido em residência.

§ 2º O crime previsto no *caput* deste artigo é punível ainda que desconhecido ou isento de pena o autor do crime de que proveio a coisa.

§ 3º Constitui efeito da condenação a interdição do estabelecimento pelo dobro do prazo da pena aplicada.”

“Art. 1º-B Constitui crime contra a ordem econômica adquirir, receber ou manter em unidades produtoras, tanques de armazenamento de bases e





terminais terrestres e aquaviários, dutos, vagões de ferrovias, caminhões-tanques, embarcações ou aeronaves petróleo e derivados, gás natural e suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante e demais combustíveis líquidos carburantes, biocombustíveis e óleos lubrificantes, em proveito próprio ou alheio, que, por sua natureza ou pela desproporção entre o valor e o preço, ou pela condição de quem os oferece, devam presumir-se obtidos por meio criminoso.

Pena: reclusão, de 1 (um) a 4 (quatro) anos, e multa.

§ 1º Se o agente é primário, poderá o juiz, consideradas as circunstâncias e as consequências do crime, diminuir a pena de 1/3 (um terço) a 2/3 (dois terços) ou deixar de aplicar a multa.

§ 2º O crime previsto no *caput* deste artigo é punível ainda que desconhecido ou isento de pena o autor do crime de que proveio a coisa.”

“Art. 1º-C Nos crimes previstos nos arts. 1º-A e 1º-B desta Lei, a condenação terá como efeito a perda do cargo, da função ou do emprego público, com a inabilitação para o seu exercício pelo dobro do prazo da pena aplicada.”

“Art. 1º-D O juiz determinará a alienação antecipada, na forma do art. 144-A do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 (Código de Processo Penal), para preservação do valor dos





bens, sempre que estiverem sujeitos a qualquer grau de deterioração ou depreciação ou quando houver dificuldade para sua manutenção.”

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2 de setembro de 2025.

HUGO MOTTA  
Presidente





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 189/2025/SGM-P

Brasília, 02 de setembro de 2025.

A Sua Excelência o Senhor  
Senador DAVI ALCOLUMBRE  
Presidente do Senado Federal

**Assunto: Envio de proposição para apreciação**

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 1.482, de 2019, da Câmara dos Deputados, que “Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para dispor sobre os crimes de furto e de roubo de petróleo e derivados, gás natural e suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante e demais combustíveis líquidos carburantes, biocombustíveis e óleos lubrificantes removidos dos estabelecimentos de produção, de quaisquer instalações de armazenamento e de transporte de combustíveis, incluídos dutos e unidades de transporte em qualquer modal; e altera a Lei nº 8.176, de 8 de fevereiro de 1991, para tipificar novos crimes contra a ordem econômica”.

Atenciosamente,

HUGO MOTTA  
Presidente



Assin

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/2992590>

Avulso do PL 1482/2019 [8 de 9]

2992590

---

## LEGISLAÇÃO CITADA

- Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de Dezembro de 1940 - Código Penal (1940) - 2848/40  
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:decreto.lei:1940;2848>
- Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de Outubro de 1941 - Código de Processo Penal (1941) - 3689/41  
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:decreto.lei:1941;3689>
  - art144-1
- Lei nº 8.176, de 8 de Fevereiro de 1991 - LEI-8176-1991-02-08 - 8176/91  
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1991;8176>

2

## PARECER Nº , DE 2026

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 5.521, de 2020, do Senador Styvenson Valentim, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a utilização de painéis eletrônicos ao longo das vias.

Relator: Senador **ASTRONAUTA MARCOS PONTES**

### I – RELATÓRIO

A Comissão de Serviços de Infraestrutura passa a examinar o Projeto de Lei (PL) nº 5.521, de 2020, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a utilização de painéis eletrônicos ao longo das vias.

O projeto tem dois artigos. O art. 1º acrescenta dois parágrafos ao art. 83 do Código de Trânsito Brasileiro. No § 1º, é estabelecida a obrigatoriedade de que mensagens exibidas em painéis eletrônicos sejam estáticas e não tenham vídeos, animações ou elementos de transição, bem como de que elas não sejam veiculadas por menos de 10 segundos. No § 2º, determina-se que o Contran estabeleça padrões de referência para a emissão do brilho pelo painel eletrônico.

O art. 2º veicula a cláusula de vigência, que estabelece *vacatio legis* de 180 dias.

Na justificação, o autor argumenta que o Código de Trânsito Brasileiro já proíbe, em seu art. 81, que elementos que comprometam a segurança do trânsito sejam localizados em vias públicas e imóveis, mas que não há a determinação de padrões de referência que guiem a atuação do órgão com circunscrição sobre a via. Aponta, ainda, que a Polícia Rodoviária Federal

adotou norma que regula, em sua circunscrição, os padrões técnicos aplicáveis a painéis eletrônicos. Conclui, assim, que é pertinente estender os padrões aplicados pela PRF nas rodovias federais a todas as vias públicas brasileiras, o que constitui o objeto do projeto.

O projeto foi recebido no Plenário em 15 de dezembro de 2020 e despachado a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura e, em decisão terminativa, à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania. Não foram recebidas emendas no prazo regimental.

## II – ANÁLISE

Considerando que a matéria será remetida à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania após a análise por esta Comissão, este exame será restrito ao mérito da proposição, cabendo à CCJ pronunciar-se sobre os aspectos constitucionais, jurídicos, regimentais e de técnica legislativa.

No mérito, a matéria merece aprovação. Embora os painéis eletrônicos tenham um importante papel na vida urbana, especialmente na publicidade, pesquisas científicas das últimas duas décadas demonstram que eles podem reduzir a atenção dos condutores em relação ao que acontece na via, o que é uma das principais causas de acidentes de trânsito. A legislação internacional já vem se adequando a esse diagnóstico: na maior parte da Europa, painéis eletrônicos em rodovias são proibidos. Mesmo nos Estados Unidos, onde as leis são mais permissivas, os painéis eletrônicos não podem exibir animações e vídeos na maior parte dos estados.

O projeto visa, portanto, resguardar a segurança viária, e os parâmetros que propõe estão em consonância com as tendências da legislação internacional. Não existe uma lei ordinária que trate especificamente de painéis eletrônicos, e essa é uma omissão que deve ser corrigida.

Propomos, no entanto, um aperfeiçoamento no texto. As pesquisas sobre os efeitos dos painéis eletrônicos são relativamente recentes, seguem em evolução e envolvem alta complexidade técnica. Além disso, incluem parâmetros relevantes não previstos no projeto, como a distância do painel em relação à via, a altura de instalação, o espaçamento entre painéis e a diferenciação por velocidade do trecho. Por essa razão, entendemos que a definição desses parâmetros deve ficar a cargo do Contran, que, como órgão técnico do Sistema Nacional de Trânsito, reúne melhores condições para

analisar as evidências disponíveis e ajustar a regulamentação com maior celeridade que o legislador. Com isso, a disciplina da matéria pode ser calibrada de acordo com a evolução do conhecimento técnico.

Além disso, a transposição direta dos parâmetros aplicados pela PRF em rodovias para o contexto urbano pode não ser a melhor solução. A experiência internacional aponta, de modo geral, na direção oposta: os padrões tendem a ser mais restritivos em rodovias do que em áreas urbanas. Estender um padrão único a todos os tipos de via, sem distinção, pode resultar em rigor excessivo para certas situações e proteção insuficiente para outras. Isso mostra que a melhor escolha é que os padrões não estejam fixados em lei, mas possam ser diferenciados e atualizados pelo Contran.

Entendemos oportuno, ainda, incluir dispositivo que explicita a competência dos Municípios e do Distrito Federal para legislar sobre publicidade exterior e paisagem urbana, desde que respeitada a legislação federal de trânsito. Os Municípios poderão, por exemplo, adotar restrições adicionais ou mesmo proibir painéis por completo, como fez São Paulo com a Lei Cidade Limpa, sem, contudo, se contrapor ao que for definido pelo Contran para a segurança viária.

### III – VOTO

Diante do acima exposto, o nosso voto é pela **aprovação** do PL nº 5.521, de 2020, com a seguinte emenda:

**EMENDA Nº - CI**  
(ao PL nº 5.521, de 2020)

Dê-se ao art. 1º do Projeto a seguinte redação:

“**Art. 1º** O art. 83 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

‘Art. 83. ....

§ 1º O Contran definirá padrões aplicáveis a painéis eletrônicos quanto ao conteúdo, às características dinâmicas de exibição e às características visuais relevantes, como dimensões, cores ou brilho, sem prejuízo de demais padrões considerados necessários para a manutenção da segurança do trânsito.

---

§ 2º O disposto neste artigo não prejudica a competência dos Municípios e do Distrito Federal para legislar sobre publicidade exterior, paisagem urbana e ordenamento territorial, no âmbito de suas respectivas atribuições, observado o disposto nesta Lei e na regulamentação do Contran.’ (NR)”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

**PROJETO DE LEI Nº      , DE 2019**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a utilização de painéis eletrônicos ao longo das vias.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O art. 83 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 83.** .....

§ 1º No caso de painéis eletrônicos, só poderão ser aprovados aqueles que:

I – exibam exclusivamente mensagens estáticas, sendo vedada a exibição de vídeos, animações ou efeitos de transição entre imagens que produzam movimentos; e

II – exibam qualquer mensagem por tempo não inferior a 10 (dez) segundos.

§ 2º A quantidade de brilho máximo a ser emitida pelo painel eletrônico terá como referência os parâmetros estabelecidos pelo Contran.”

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

**JUSTIFICAÇÃO**

Embora o Código de Trânsito Brasileiro, em seu art. 81, proíba a colocação, nas vias públicas e imóveis, de luzes, de publicidade e de demais elementos que possam comprometer a segurança de trânsito, não traz parâmetros precisos para que o órgão com circunscrição sobre a via possa se pautar tanto para a autorização da instalação desses elementos quanto para a fiscalização.

A fim de fornecer subsídios e segurança jurídica aos responsáveis pela análise de viabilidade e autorização para funcionamento desse tipo de dispositivo ao longo das rodovias federais, a Polícia Rodoviária Federal instituiu, por meio da Portaria Normativa n° 98, de 10 de maio de 2016, o Manual de Procedimentos Operacionais n° 055, que disciplina os procedimentos necessários à fiscalização, análise de viabilidade de instalação e expedição de autorização para funcionamento de painéis luminosos e outdoors publicitários nas rodovias e estradas federais.

O intuito da proposição que ora apresento é estender às demais vias do nosso território regras similares, que serão regulamentadas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Sabemos que grande parte dos órgãos responsáveis pela autorização de instalação desses painéis luminosos, bem como a fiscalização do funcionamento, não dispõe de parâmetros estabelecidos para definir quando a instalação desses elementos compromete a segurança viária, ficando a cargo do gestor a sua definição, o que gera insegurança tanto para o próprio gestor quanto para a pessoa ou empresa que requer a autorização.

Certo da contribuição que a matéria ora proposta tem para a segurança em nossas vias, conto com o apoio dos nobres Senadores para a sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador STYVENSON VALENTIM





# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 5521, DE 2020

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a utilização de painéis eletrônicos ao longo das vias.

**AUTORIA:** Senador Styvenson Valentim (PODEMOS/RN)



[Página da matéria](#)

3

## PARECER Nº , DE 2026

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 1.434, de 2023, do Deputado Capitão Alden, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (*Código de Trânsito Brasileiro*), para tornar equipamento obrigatório o dispositivo de abertura interna em porta-malas.

Relator: Senador **ASTRONAUTA MARCOS PONTES**

### **I – RELATÓRIO**

Vem ao exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura o Projeto de Lei (PL) nº 1.434, de 2023, de autoria do Deputado Capitão Alden.

O PL possui quatro artigos. O art. 1º enuncia o objeto da lei, qual seja, incluir dispositivo de abertura interna do porta-malas no rol dos equipamentos obrigatórios dos veículos. O segundo artigo modifica o art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para incluir a citada obrigatoriedade. O art. 3º determina que o dispositivo de abertura do porta-malas será incorporado progressivamente aos novos veículos automotores, fabricados no país ou importados, na forma e nos prazos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). O quarto e último artigo contém a cláusula de vigência imediata da lei.

Ao apresentar o PL na Câmara dos Deputados, o autor do projeto justifica que a inclusão de dispositivo de abertura interna do porta-malas no rol de equipamentos obrigatórios previsto no art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro constitui medida essencial para reforçar a segurança dos ocupantes dos veículos. A obrigatoriedade desse mecanismo, a ser regulamentado pelo Contran, impõe-se como dever das montadoras e como direito do consumidor, diante da relevância do automóvel no cotidiano e da necessidade de proteção integral da incolumidade física dos usuários.

Ainda segundo o autor, a medida visa enfrentar situações de risco concretas, como casos de sequestro relâmpago, nos quais vítimas são mantidas no porta-malas sem possibilidade de fuga, bem como acidentes envolvendo crianças que podem ficar presas nesses compartimentos, sujeitos a temperaturas potencialmente letais. O autor destaca que o crescimento urbano e o aumento da criminalidade reforçam a necessidade de soluções normativas que ampliem a segurança veicular.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental. A matéria foi inicialmente distribuída a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura e, após, segue para a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

## II – ANÁLISE

Compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, manifestar-se sobre transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes; e outros assuntos correlatos.

A Constituição Federal de 1988 determina, em seu art. 22, inciso XI, que compete à União legislar, com exclusividade, sobre trânsito e transporte. Desse modo, no que se refere à constitucionalidade do Projeto sob o aspecto formal, não se faz presente qualquer ofensa à Constituição, tendo sido observados todos os preceitos constitucionais relativos ao processo legislativo constantes dos arts. 59 a 69 da Lei Maior.

Do ponto de vista da juridicidade, o PL corretamente busca alterar o compêndio legal sobre o tema, em vez de produzir lei esparsa. Ademais, não conflita com nenhuma outra legislação vigente.

Quanto ao mérito, o Projeto de Lei nº 1.434, de 2023, revela-se adequado ao propor a incorporação de um dispositivo simples, de baixo custo e tecnicamente viável ao rol de equipamentos obrigatórios previsto no art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro. Trata-se de medida alinhada à lógica de aprimoramento incremental da segurança veicular, historicamente adotada no País, por meio da qual dispositivos hoje amplamente consolidados — como airbags e sistemas de freios ABS — foram gradualmente incorporados ao ordenamento jurídico, contribuindo para a elevação dos padrões de proteção dos usuários.

A discussão acerca da obrigatoriedade de dispositivos de abertura interna do porta-malas ganha especial relevância quando se consideram situações envolvendo crianças, grupo particularmente vulnerável a acidentes domésticos e veiculares. Episódios de aprisionamento acidental em compartimentos de veículos, embora não sejam cotidianos, possuem elevado potencial de gravidade, sobretudo em razão das condições adversas de ventilação e temperatura no interior do porta-malas. Nesse contexto, a existência de um mecanismo simples que possibilite a abertura interna pode representar uma camada adicional de proteção, funcionando como medida preventiva compatível com o princípio da precaução que orienta a regulação de segurança veicular.

Sob outra perspectiva, ainda que não se trate de política de segurança pública em sentido estrito, não se pode ignorar que o ambiente de uso do veículo também se insere no contexto mais amplo da proteção à integridade física dos cidadãos. Situações de restrição indevida da liberdade em veículos, como em casos de subtração da liberdade da vítima, evidenciam a necessidade de mecanismos que ampliem as possibilidades de autoproteção. Nesse sentido, a disponibilização de um dispositivo interno de abertura do porta-malas não substitui as políticas para a segurança pública, mas agrega uma alternativa adicional que pode, em circunstâncias específicas, contribuir para a redução de danos.

Importa ressaltar que a adoção de medidas dessa natureza não implica incentivo a comportamentos de risco, mas sim a ampliação de instrumentos de mitigação de situações extremas. Assim como outros dispositivos de segurança passiva — cuja utilização não é permanente, mas eventual —, a abertura interna do porta-malas se insere na lógica de oferecer ao usuário meios adicionais de proteção em cenários adversos. Trata-se, portanto, de uma solução proporcional, de baixo custo e alinhada ao dever do Estado de promover condições mais seguras de circulação e uso dos veículos automotores.

Sob a perspectiva regulatória, a proposição preserva de forma adequada o equilíbrio institucional entre o legislador e o órgão regulatório, ao estabelecer normas gerais em lei e delegar àquele órgão a definição dos requisitos técnicos, prazos e condições de implementação. Tal modelo garante que a introdução do dispositivo ocorra de maneira progressiva, com a devida maturidade técnica e previsibilidade para a indústria, afastando preocupações quanto a eventuais impactos abruptos sobre o setor automotivo.

Ademais, a experiência internacional corrobora a pertinência da medida, na medida em que dispositivos de abertura interna de porta-malas já são exigidos ou amplamente adotados em mercados relevantes, como o norte-americano, evidenciando tratar-se de solução consolidada no âmbito da segurança passiva veicular. Soma-se a isso o fato de que o custo marginal de implementação é reduzido, sobretudo quando comparado a outros equipamentos já exigidos, o que reforça a razoabilidade da proposta sob o ponto de vista econômico.

Por fim, apresentamos emenda para aprimorar a técnica legislativa do texto, especialmente quanto ao conteúdo do art. 3º, que deve estar também incorporado ao art. 105 do CTB, em vez de estabelecer o comando relativo à regulamentação do Contran em lei autônoma.

### III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 1.434, de 2023, com as seguintes emendas:

#### EMENDA Nº

Dê-se ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma do art. 2º do Projeto de Lei nº 1.434, de 2023, a seguinte redação:

“**Art. 2º** O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com a seguinte redação:

‘Art. 105. ....

IX – dispositivo de abertura interna em porta-malas, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 7º A exigência estabelecida no inciso IX do caput deste artigo será incorporada progressivamente aos novos veículos automotores, fabricados no País ou importados, na forma e nos prazos estabelecidos pelo CONTRAN.” (NR)

#### EMENDA Nº

Suprima-se o art. 3º do Projeto de Lei nº 1.434, de 2023, renumerando-se o seguinte.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 221/2024/SGM-P

Brasília, na data da chancela.

A Sua Excelência o Senhor  
Senador RODRIGO PACHECO  
Presidente do Senado Federal

Assunto: **Envio de proposição para apreciação**

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 1.434, de 2023, da Câmara dos Deputados, que "Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para tornar equipamento obrigatório o dispositivo de abertura interna em porta-malas".

Atenciosamente,

ARTHUR LIRA  
Presidente





# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 1434, DE 2023

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para tornar equipamento obrigatório o dispositivo de abertura interna em porta-malas.

**AUTORIA:** Câmara dos Deputados

**DOCUMENTOS:**

- [Texto do projeto de lei da Câmara](#)
- [Legislação citada](#)
- [Projeto original](#)

[http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra?codteor=2250223&filename=PL-1434-2023](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2250223&filename=PL-1434-2023)



[Página da matéria](#)



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para tornar equipamento obrigatório o dispositivo de abertura interna em porta-malas.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para tornar equipamento obrigatório o dispositivo de abertura interna em porta-malas.

Art. 2º O *caput* do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescido do seguinte inciso IX:

“Art. 105. ....

.....  
IX - dispositivo de abertura interna em porta-malas, segundo normas estabelecidas pelo Contran.

.....” (NR)

Art. 3º O dispositivo de que trata o inciso IX do *caput* do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), será incorporado progressivamente aos novos veículos automotores, fabricados no País ou importados, na forma e nos prazos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).





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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, na data da chancela.

ARTHUR LIRA  
Presidente



---

## LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro (1997) - 9503/97

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997;9503>

- art105\_cpt

- art105\_cpt\_inc9

**4**

## PARECER N° , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 2736, de 2021, do Senador Wellington Fagundes, que *altera a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, que institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências, para dispor sobre sua forma de pagamento.*

Relator: Senador **LAÉRCIO OLIVEIRA**

### I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei nº 2736, de 2021, de autoria do Senador Wellington Fagundes, que altera a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, que institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga, para dispor sobre sua forma de pagamento.

A proposição é composta de apenas dois artigos, o primeiro altera a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, que institui o Vale-Pedágio obrigatório, para alterar o parágrafo único do art. 2º no sentido de incluir a necessidade de comprovação de sua antecipação, bem como o art. 3º da mesma lei para incluir a faculdade de outras formas eletrônicas de pagamento disponíveis no mercado, para o pagamento do vale pedágio. O segundo e último artigo é a clausula de vigência imediata.

O projeto foi tramitado apenas a esta Comissão, em decisão terminativa. No prazo regimental não foram oferecidas emendas.

### II – ANÁLISE

O Projeto de Lei em análise visa corrigir distorções na antecipação do Vale-Pedágio, oferecendo mais opções de modalidades eletrônicas para o pagamento. Este parecer expressa apoio às modificações propostas e sugere uma emenda para incluir expressamente na legislação a

obrigatoriedade de constar, de maneira discriminada, o valor correspondente do Vale-Pedágio na nota fiscal de operação de transportes, sem prejuízo do caput do art. 2º, da Lei nº 10.209, de 2001, uma vez que o Vale-Pedágio não integra o valor do frete.

A justificativa apresentada pelo projeto destaca a necessidade de se corrigir uma distorção que pode prejudicar transportadores autônomos, os quais, muitas vezes, não têm acesso às formas eletrônicas de antecipação do Vale-Pedágio definidas pela ANTT. A proposta visa permitir o pagamento por outras modalidades eletrônicas disponíveis no mercado, como PIX, desde que o valor seja destacado na operação de transporte.

Do ponto de vista constitucional, a medida em questão está inscrita na esfera de competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transportes e não se insere nas competências privativas do Chefe do Poder Executivo para iniciativa das leis. Ademais, também está em conformidade com os princípios da legalidade e da livre concorrência.

A proposta é meritória ao buscar corrigir uma lacuna que pode afetar negativamente transportadores autônomos, proporcionando maior flexibilidade nas opções de pagamento do Vale-Pedágio. A medida é coerente com o objetivo original da legislação, que é garantir a antecipação justa e eficaz desse custo.

Sugere-se, no entanto, a inclusão de uma emenda para que o texto do projeto preveja expressamente que o valor do Vale-Pedágio, antecipado ao transportador, conste de forma discriminada na nota fiscal de operação de transportes, proporcionando maior transparência nas transações comerciais.

### III – VOTO

Por todo o exposto votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 2736, de 2021, com a seguinte emenda:

**EMENDA nº - CI**

**(Ao Projeto de Lei nº 2736, de 2021)**

---

Altere-se a redação proposta pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 2736, de 2021, para o parágrafo único do art. 2º da Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, nos seguintes termos:

*“Parágrafo único.* O valor do Vale-Pedágio obrigatório e os dados necessários à comprovação da sua antecipação, que poderá ser em modelo próprio, devendo estar destacados em campo específico no Documento Eletrônico de Transporte - DT-e e no conhecimento de transporte, quando cabível, sendo que o Vale-Pedágio não integra o valor do frete.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 2736, DE 2021

Altera a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, que institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências, para dispor sobre sua forma de pagamento.

**AUTORIA:** Senador Wellington Fagundes (PL/MT)



[Página da matéria](#)



## PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

Altera a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, que institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências, para dispor sobre sua forma de pagamento.



SF/21896.06781-40

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** A Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 2º** . .....

*Parágrafo único.* O valor do Vale-Pedágio obrigatório e os dados necessários à comprovação da sua antecipação, que poderá ser em modelo próprio, bastando estar destacado em campo específico no Documento Eletrônico de Transporte - DT-e.” (NR)

“**Art. 3º** O embarcador antecipará o Vale-Pedágio obrigatório ao transportador, em modelo próprio destacado no documento de contratação de transporte ou nas formas eletrônicas de pagamento disponíveis no mercado, independentemente do valor do frete, ressalvado o disposto no § 5º deste artigo.

.....” (NR)

**Art. 2º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

### JUSTIFICAÇÃO

O vale-pedágio foi instituído pela Lei nº 10.209, de 2001 e está regulamentado pela Resolução nº 2.885, de 2008, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).



O objetivo da medida foi deslocar a responsabilidade pelo pagamento de pedágios, no transporte rodoviário de cargas, do transportador para o embarcador.

Conforme informações disponibilizadas pela ANTT, para antecipação do valor do Vale-Pedágio obrigatório ao transportador, deve ser contratados os serviços de uma empresa fornecedora do Vale-Pedágio obrigatório, devidamente habilitada pela ANTT.

É informado ainda que as fornecedoras de Vale-Pedágio obrigatório podem ofertar a seus clientes (embarcadores, contratantes ou subcontratantes) as formas de adiantamento com modelos operacionais já aprovados pela ANTT, tais como: cartão, cupom ou *tag*. O embarcador pode obter o Vale-Pedágio junto a qualquer das fornecedoras habilitadas, optando livremente por aquela que ofereça os serviços mais adequados às suas necessidades específicas.

Entretanto, não é incomum que o embarcador não tenha condições de antecipar ao transportador o Vale-Pedágio obrigatório nas formas definidas pela ANTT, leia-se: modalidade eletrônica

Muitas vezes, o transportador não possui *tag* ou cartão no qual possa ser antecipado os créditos no valor do Vale-Pedágio obrigatório e não é viável a entrega física de cupons.

Para muitos transportadores autônomos, essa impossibilidade pode significar redução nas suas possibilidades de trabalho, tendo em vista a obrigação legal de o contratante do transporte antecipar o Vale-Pedágio obrigatório. Em não sendo possível fazê-lo, o transportador deixa de ser contratado e perde oportunidade de trabalho.

A medida proposta visa corrigir essa distorção mediante a previsão de que o valor do pedágio possa ser antecipado aos transportadores também em outras modalidades eletrônicas disponíveis do mercado que não só as já disciplinadas pela ANTT, podendo ser realizado o pagamento por meio de PIX, em moeda corrente nacional, desde que esteja destacado na operação de transporte os valores atinentes ao Vale-Pedágio obrigatório, cumprindo com o intuito inicial da legislação





SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador WELLINGTON FAGUNDES

Solicitamos aos nossos ilustres Pares o apoio à presente proposição, que certamente contribuirá para a desburocratização e a modernização da logística nacional.

Sala das Sessões,

Senador WELLINGTON FAGUNDES



SF/21896.06781-40

---

# LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 10.209, de 23 de Março de 2001 - LEI-10209-2001-03-23 - 10209/01  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2001;10209>
- urn:lex:br:senado.federal:resolucao:2008;2885  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:senado.federal:resolucao:2008;2885>

**5**



SENADO FEDERAL

**REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 27/2026 - CI seja incluído o seguinte convidado:

- o Senhor Paulo Pedrosa, Presidente da Abrace Energia (Associação Brasileira de Grandes Consumidores de Energia e de Consumidores Livres).

Sala da Comissão, 18 de maio de 2026.

**Senador Jorge Kajuru  
(PSB - GO)**

6



SENADO FEDERAL

**REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 27/2026 - CI seja incluído o seguinte convidado:

- representante Associação Brasileira de Armazenamento de Energia - ABSAE.

**JUSTIFICAÇÃO**

A participação da Associação Brasileira de Armazenamento de Energia – ABSAE contribuirá para ampliar a análise técnica, regulatória e sistêmica acerca dos impactos do curtailment no setor elétrico nacional e das soluções estruturais necessárias para reduzir os cortes de geração renovável no Sistema Interligado Nacional - SIN.

A entidade reúne mais de 70 empresas atuantes na cadeia do armazenamento de energia no Brasil, incluindo desenvolvedores de projetos, fabricantes nacionais e internacionais, geradores, transmissores, integradores, investidores, consultorias técnicas e agentes com atuação direta na modernização do setor elétrico. Sua presença permitirá abordagem qualificada sobre o papel do armazenamento de energia na integração das fontes renováveis, na ampliação da flexibilidade operativa, na redução do desperdício de energia limpa e no aumento da confiabilidade do sistema.



Nesse contexto, a presença de representante da ABSAE agregará importante contribuição ao debate, especialmente quanto à relação entre curtailment, expansão da transmissão, resposta da demanda, serviços ancilares, contratação de capacidade, previsibilidade regulatória e sustentabilidade dos investimentos em energia renovável. O armazenamento de energia constitui uma das principais soluções estruturais para absorver excedentes de geração em momentos de restrição ou sobreoferta e devolver energia ao sistema nos horários de maior necessidade, contribuindo para a modicidade tarifária, a segurança operativa e a eficiência da matriz elétrica brasileira.

Sala da Comissão, 18 de maio de 2026.

**Senador Jorge Kajuru**  
**(PSB - GO)**



7



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Rogério Carvalho

**REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 24/2026 - CI sejam incluídas as seguintes convidadas:

- a Senhora Kassia Regina Bazzo, Analista de conservação do WWF-Brasil;
- a Senhora Adryane Gorayeb Nogueira, Proressora do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Ceará.

**JUSTIFICAÇÃO**

A inclusão da Sra. Kassia Regina Bazzo, analista de conservação do WWF-Brasil, e da Sra. Adryane Gorayeb Nogueira, Professora do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Ceará (UFC), contribuirá significativamente para o aprofundamento e qualificação do debate acerca da regulamentação e implementação da Lei nº 15.097/2025, que dispõe sobre o aproveitamento do potencial energético offshore no Brasil.

A Sra. Kassia Regina Bazzo possui ampla experiência na agenda de conservação e transição energética, atuando na interface entre desenvolvimento econômico, proteção ambiental e governança participativa. Sua contribuição é relevante para subsidiar o debate sobre os desafios socioambientais associados à



expansão da energia offshore, incluindo aspectos relacionados à segurança jurídica para os empreendimentos.

A participação da Sra. Adryane Gorayeb Nogueira, professora e pesquisadora da Universidade Federal do Ceará (UFC), permitirá incorporar ao debate a perspectiva acadêmica e territorial acerca dos efeitos da implantação de projetos offshore sobre populações costeiras, especialmente no Nordeste brasileiro, região estratégica para o desenvolvimento da energia eólica em alto-mar.

A participação das referidas especialistas fortalece o caráter plural, técnico e democrático da audiência pública, assegurando que o debate sobre a regulamentação do setor contemple não apenas aspectos econômicos e industriais, mas também os desafios socioambientais, territoriais e de governança necessários para uma transição energética justa e sustentável no País.

Sala da Comissão, de de .

**Senador Rogério Carvalho**  
**(PT - SE)**



8



SENADO FEDERAL

**REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 27/2026 - CI sejam incluídos os seguintes convidados:

- o Senhor Igor Britto, Diretor Executivo do IDEC;
- o Senhor Claubert Leite, Coordenador de Energia do Instituto E+.

Sala da Comissão, 19 de maio de 2026.

**Senador Jorge Kajuru  
(PSB - GO)**

9



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Rogério Carvalho

**REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 27/2026 - CI seja incluído o seguinte convidado:

- representante do Instituto E+ Transição Energética.

Sala da Comissão, de de .

**Senador Rogério Carvalho**  
(PT - SE)



10



SENADO FEDERAL

**REQUERIMENTO Nº DE**

Sr Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que seja incluído na lista de convidados da audiência pública requerida pelo Sen. Jorge Kajuru, no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura, para debater a Consulta Pública nº 45/2019 da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) e os impactos do curtailment sobre os empreendimentos de energia renovável, um representante do Instituto Nacional de Energia Limpa – INEL. .

Proponho para a audiência a presença do representante do Instituto Nacional de Energia Limpa – INEL, preferencialmente seu Diretor-Geral ou autoridade competente.

**JUSTIFICAÇÃO**

A audiência pública proposta pelo Sen. Jorge Kajuru apresenta relevância técnica e regulatória indiscutível, ao abordar os critérios de curtailment no Sistema Interligado Nacional e os impactos decorrentes sobre os empreendimentos de energia renovável. A amplitude e a complexidade do tema exigem que o debate seja o mais abrangente possível, com a participação de todos os atores institucionais com atuação direta no setor.

Nesse contexto, o Instituto Nacional de Energia Limpa – INEL desempenha papel estratégico no acompanhamento, na pesquisa e na promoção de políticas voltadas à expansão das fontes de energia limpa no Brasil. Sua participação na



audiência contribuirá com perspectivas técnicas e institucionais essenciais para o aprimoramento do debate, especialmente no que tange aos efeitos do curtailment sobre a viabilidade de novos empreendimentos renováveis e sobre as metas nacionais de descarbonização da matriz energética.

A inclusão do INEL no rol de convidados não apenas enriquece o debate, como também assegura que o Parlamento disponha de subsídios técnicos qualificados para avaliar as propostas regulatórias em discussão na Consulta Pública nº 45/2019 da ANEEL e contribuir para a construção de soluções equilibradas e sustentáveis para o setor elétrico nacional.

Diante do exposto, solicita-se o apoio dos nobres pares para aprovação deste requerimento.

Sala das Sessões, 19 de maio de 2026.

**Senador Cleitinho**  
**(REPUBLICANOS - MG)**  
**Senador**



11



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Veneziano Vital do Rêgo

**REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de promover um debate técnico e institucional acerca da segurança energética nacional e os investimentos estratégicos em infraestrutura como garantidores do abastecimento e da soberania.

Para discutir sobre esse tema, julgamos importante contar com a presença de autoridades governamentais, de dirigentes de associações representativas de classe e de especialistas na área

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- representante do Ministério de Minas e Energia (MME);
- representante do Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP);
- representante da Empresa de Pesquisa Energética – EPE.

**JUSTIFICAÇÃO**

Em um cenário global marcado por volatilidades geopolíticas e transições tecnológicas aceleradas, a robustez da infraestrutura energética brasileira torna-se um ativo estratégico de primeira grandeza. O objetivo desta audiência pública é discutir os caminhos para fortalecer a resiliência do nosso sistema produtivo e logístico, assegurando que o Brasil possua as bases físicas



necessárias para suportar o crescimento econômico e proteger-se de instabilidades externas que possam comprometer o abastecimento nacional.

Uma infraestrutura de energia eficiente e moderna é o que permite ao País integrar suas vastas riquezas naturais aos grandes centros de consumo e exportação. O Brasil possui um território de dimensões continentais, o que impõe desafios logísticos monumentais para o escoamento de petróleo, gás e fontes renováveis. O debate proposto busca explorar a necessidade de investimentos contínuos em dutos, terminais, refinarias e linhas de transmissão, que formam o sistema circulatório da nossa economia. A segurança energética não se faz apenas com a disponibilidade do recurso no subsolo ou na geração, mas com a garantia de que este recurso chegue ao destino final de forma segura, econômica e sem gargalos que encareçam o custo de vida do cidadão e a produção industrial.

Nesse contexto, a proteção dos ativos estratégicos contra vulnerabilidades físicas e cibernéticas é um pilar indissociável da segurança nacional. A integridade de nossa malha de transporte e armazenamento deve ser preservada contra interferências que possam causar riscos ambientais, sociais e desabastecimento. Discutir infraestrutura significa também olhar para a modernização dos ativos existentes e para a expansão da capacidade de refino e estocagem, reduzindo a dependência de importações e garantindo que o País tenha autonomia para gerir suas reservas em momentos críticos. A soberania energética é alcançada quando o Estado e a iniciativa privada colaboram para construir um sistema redundante e resiliente, capaz de absorver choques e manter o país operante sob qualquer circunstância.

Além disso, a segurança energética no século XXI exige uma visão integrada da transição para fontes de baixo carbono. A infraestrutura deve ser capaz de acolher a crescente participação das fontes renováveis intermitentes, o que demanda investimentos em tecnologias de armazenamento e na firmeza do sistema provida por fontes como o gás natural. O planejamento de longo prazo deve assegurar que a expansão da matriz ocorra sem comprometer a estabilidade



elétrica, evitando apagões ou picos de preço que desestimulem o investimento produtivo. Fortalecer a infraestrutura é, portanto, preparar o Brasil para uma nova era de eficiência, onde a conectividade e a inteligência de dados otimizem o uso de cada megawatt gerado e de cada barril produzido.

Por fim, esta iniciativa busca reafirmar o papel do Senado Federal na construção de políticas de Estado que garantam a perenidade do abastecimento nacional. A segurança energética é o alicerce sobre o qual se constrói a confiança do investidor e a qualidade de vida da população. Ao promover este debate, o Parlamento sinaliza que o Brasil está comprometido com a construção de uma malha de infraestrutura moderna, protegida e capaz de sustentar o desenvolvimento das próximas décadas.

Sala da Comissão, 19 de maio de 2026.

**Senador Veneziano Vital do Rêgo**  
**(MDB - PB)**



12



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Veneziano Vital do Rêgo

**REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de promover um debate técnico e institucional acerca do fortalecimento da ética concorrencial e a conformidade no mercado de combustíveis como pilares da segurança econômica.

Para discutir sobre esse tema, julgamos importante contar com a presença de autoridades governamentais, de dirigentes de associações representativas de classe e de especialistas na área

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- representante do Ministério de Minas e Energia (MME);
- representante da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP);
- representante do Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Combustíveis e de Lubrificantes (SINDICOM);
- representante da Associação das Distribuidoras de Combustíveis (BRASILCOM).

**JUSTIFICAÇÃO**

O mercado de combustíveis representa um dos setores mais dinâmicos e relevantes da economia brasileira, sendo fundamental para a mobilidade nacional



e para a arrecadação de tributos que sustentam políticas públicas em todas as esferas federativas. Dada a sua capilaridade e importância estratégica, o fortalecimento da integridade em toda a cadeia produtiva — do refino à revenda — é um objetivo compartilhado entre o Estado e os agentes econômicos que prezam pela transparência e pela conformidade. A presente audiência pública fundamenta-se na necessidade de promover um ambiente de negócios pautado pela ética competitiva, onde a observância das normas técnicas e fiscais funcione como a base para o crescimento sustentável e para a proteção do consumidor final.

A integridade do setor é o que assegura a manutenção de uma concorrência leal, permitindo que as empresas que investem em governança, tecnologia e infraestrutura logística não sejam prejudicadas por assimetrias operacionais. O debate proposto visa discutir como o aprimoramento dos mecanismos de controle e a modernização da fiscalização podem servir como ferramentas de proteção aos bons contribuintes, coibindo práticas que distorcem o mercado e que retiram a previsibilidade necessária para novos ciclos de investimento. Um mercado íntegro é aquele em que a eficiência e a qualidade do serviço são os verdadeiros diferenciais competitivos, garantindo que o setor de combustíveis continue a ser um motor de geração de empregos e renda em todo o território nacional.

Nesse sentido, a cooperação entre as agências reguladoras, os órgãos fazendários e o setor privado é essencial para a construção de soluções que combatam as desconformidades de maneira inteligente e eficaz. O uso de tecnologia para o monitoramento em tempo real e a integração de dados permitem uma atuação estatal mais assertiva, protegendo o erário de perdas desnecessárias e garantindo que a carga tributária seja aplicada de forma justa e isonômica. Ao promover a transparência e a segurança nas transações, o País reafirma sua maturidade institucional, atraindo capitais que buscam mercados seguros e regulados, onde as regras do jogo são claras e respeitadas por todos os participantes.



A segurança e a confiança do consumidor também são pilares centrais deste eixo. Garantir que o cidadão receba um produto que atenda rigorosamente aos padrões técnicos é um compromisso de toda a cadeia de abastecimento. O fortalecimento da integridade operacional reduz riscos ambientais e protege o patrimônio dos brasileiros, assegurando que o setor de energia opere com os mais altos níveis de responsabilidade social. Portanto, esta iniciativa do Senado Federal busca consolidar um fórum de diálogo permanente, onde se possa construir consensos que valorizem a ética e a legalidade, fundamentais para que o Brasil disponha de um sistema de abastecimento resiliente, moderno e plenamente confiável para todos os seus cidadãos.

Sala da Comissão, 19 de maio de 2026.

**Senador Veneziano Vital do Rêgo**  
**(MDB - PB)**



13



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Veneziano Vital do Rêgo

**REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de promover um debate técnico e institucional acerca da transição energética justa e o papel da matriz energética brasileira como vetor de sustentabilidade e liderança climática global.

Para discutir sobre esse tema, julgamos importante contar com a presença de autoridades governamentais, de dirigentes de associações representativas de classe e de especialistas na área.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- representante do Ministério de Minas e Energia (MME);
- representante do Centro de Estratégias em Recursos Naturais e Energia (CERNE);
- representante da Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (ABEGÁS);
- representante da Associação Brasileira da Indústria Química (ABIQUIM).

**JUSTIFICAÇÃO**

A descarbonização deixou de ser uma pauta exclusivamente ambiental para se tornar a espinha dorsal da nova economia global, redefinindo as relações



de poder e os fluxos de investimento no século XXI. Enquanto as grandes potências mundiais ainda lutam para reduzir a forte dependência de combustíveis fósseis, especialmente o carvão, o Brasil já desponta como uma liderança natural, operando com uma das matrizes energéticas mais renováveis do mundo. O objetivo desta audiência pública é discutir como o País pode converter essa vantagem comparativa em prosperidade real, promovendo uma transição energética que seja justa, inclusiva e soberana. Uma transição "justa" é aquela que concilia a proteção ambiental e o cumprimento de metas climáticas com a segurança do abastecimento, a redução das desigualdades sociais e a modicidade tarifária para o cidadão.

O diferencial competitivo brasileiro reside na composição de sua matriz elétrica, que já atinge 88,2% de renovabilidade, um índice significativamente superior à média global e aos patamares das nações da OCDE. Esse perfil permite que o setor produtivo nacional não seja o principal emissor de gases de efeito estufa (GEE) do País, transformando a nossa energia em um ativo de sustentabilidade no mercado internacional. Enquanto no exterior os setores industrial e de energia são os grandes poluidores, no Brasil cerca de 75% das emissões concentram-se no uso da terra e agricultura, o que coloca a nossa matriz energética na vanguarda da economia de baixo carbono. O debate deve focar em como ampliar essa liderança através do fomento a novos vetores, como o hidrogênio de baixa emissão e as eólicas offshore, cujos projetos em licenciamento no País já somam quase 247 GW de potencial.

A transição energética brasileira é o vetor de reindustrialização verde que atrairá capital para tecnologias disruptivas. Para que esse salto tecnológico ocorra com segurança jurídica, é fundamental discutir marcos regulatórios que incentivem a captura e estocagem de carbono (CCS) e assegurem investimentos robustos em infraestrutura de transmissão. O crescimento acelerado das fontes eólica e solar, que já compõem quase um quarto da geração total, exige uma



malha de conexão eficiente para levar a energia limpa produzida, especialmente no Nordeste, aos grandes centros de consumo e exportação.

Nesse ecossistema, o gás natural desempenha um papel estratégico e indispensável como combustível de transição. Emitindo 45% menos CO2 que o carvão, o gás garante a resiliência do sistema elétrico ao servir de suporte necessário diante da intermitência das fontes renováveis. Ao reduzir o custo da energia para a indústria e o custo de produção de fertilizantes, o uso estratégico do gás natural atua diretamente na redução do preço dos alimentos e na proteção do poder de compra das famílias. Uma transição justa deve garantir que o avanço sustentável resulte em tarifas menores para o cidadão e em uma economia protegida de crises externas, convertendo a riqueza dos recursos naturais em infraestrutura e educação nacional.

Além disso, a descarbonização deve ser sentida no cotidiano das grandes cidades através da eletrificação do transporte e da mobilidade verde. O debate proposto visa construir consensos para que o país se consolide como o porto seguro para o investimento verde global, utilizando seus recursos naturais para gerar emprego qualificado e tecnologia de ponta. Ao alinhar metas ambientais à competitividade industrial, o parlamento brasileiro reafirma sua soberania na nova economia verde, garantindo um futuro digno, sustentável e próspero para as próximas gerações de brasileiros

Sala da Comissão, 19 de maio de 2026.

**Senador Veneziano Vital do Rêgo**  
**(MDB - PB)**



**14**



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Veneziano Vital do Rêgo

**REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de promover um debate técnico e institucional acerca da política industrial brasileira, o fomento à cadeia produtiva de energia e a geração de emprego e renda.

Para discutir sobre esse tema, julgamos importante contar com a presença de autoridades governamentais, de dirigentes de associações representativas de classe e de especialistas na área.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- representante do Ministério do Desenvolvimento da Indústria, Comércio e Serviços (MDIC);
- representante da Confederação Nacional da Indústria (CNI);
- representante da ABESPetro (Associação Brasileira das Empresas de Serviços de Petróleo);
- representante da ABIQUIM (Associação Brasileira da Indústria Química).

**JUSTIFICAÇÃO**

A política industrial brasileira reassumiu um papel central na estratégia de crescimento do País, consolidando-se como o instrumento



fundamental para a reversão do processo de desindustrialização e para o fortalecimento da soberania nacional. O setor de energia, por sua escala e transversalidade, apresenta-se como o motor primordial dessa nova fase do desenvolvimento econômico, sendo capaz de impulsionar o Produto Interno Bruto (PIB) industrial e transformar a base produtiva brasileira. O objetivo desta audiência pública é discutir como o Brasil pode converter sua enorme riqueza em recursos naturais em um parque industrial moderno, garantindo que o valor agregado e a renda gerada por essas cadeias produtivas permaneçam em território nacional, gerando empregos qualificados e desenvolvimento social de longo prazo.

A construção de uma indústria forte exige uma coordenação institucional complexa, que alinhe a política macroeconômica, o sistema tributário e o acesso ao crédito com a inovação tecnológica. No cenário internacional atual, a segurança de uma nação está diretamente ligada à sua capacidade de integrar a produção energética à fabricação de componentes e equipamentos de alta complexidade. O Brasil possui uma vantagem competitiva diferenciada e estratégica em relação ao resto do mundo: a nossa matriz elétrica é uma das mais limpas do planeta, com quase 90% de fontes renováveis. Isso significa que a indústria brasileira já larga na frente na corrida pela descarbonização, oferecendo produtos com baixa pegada de carbono, um requisito cada vez mais exigido pelos mercados globais e por investidores internacionais.

A internalização da riqueza produzida pelos setores de óleo, gás e biocombustíveis deve ser o combustível para a neindustrialização do País. Somente o setor de petróleo e gás gera anualmente dezenas de bilhões de reais em royalties e participações especiais, recursos que precisam ser estrategicamente canalizados para o adensamento das cadeias de fornecedores locais. É imperativo que o debate parlamentar foque em como garantir que a exploração desses recursos resulte em transferência de tecnologia e no fortalecimento de empresas nacionais, evitando que o Brasil se limite ao papel de exportador de energia bruta. A integração entre a produção de insumos básicos e o desenvolvimento de soluções



tecnológicas de ponta é o que garantirá que o País não apenas acompanhe a transição energética global, mas a lidere.

O gás natural, nesse contexto, surge como um parceiro fundamental para a competitividade industrial. Por ser uma fonte mais limpa que o carvão e oferecer a segurança necessária para complementar a intermitência das fontes eólica e solar, o gás atua diretamente na redução do custo da energia para as fábricas e na produção de insumos vitais, como fertilizantes. Essa redução de custos operacionais aumenta a margem de competitividade da indústria brasileira e protege o poder de compra da população, uma vez que impacta o preço final de produtos essenciais e dos alimentos. Uma política industrial que assegure o acesso a energia barata e confiável é, em última análise, uma política de proteção econômica e social.

Portanto, esta iniciativa busca debater os caminhos para que o Brasil consolide um ambiente de negócios previsível, com agilidade regulatória e segurança jurídica, que estimule investimentos massivos no setor produtivo. É necessário assegurar que a exploração de novas fronteiras energéticas se traduza em desenvolvimento efetivo para todas as regiões do País, fortalecendo as vocações regionais e criando um ciclo virtuoso de progresso econômico. Ao alinhar a vocação ambiental brasileira à sua capacidade industrial, o País tem a oportunidade de construir uma economia soberana, menos dependente de crises externas e capaz de oferecer um futuro de prosperidade e inovação para toda a sociedade brasileira.

Sala da Comissão, 19 de maio de 2026.

**Senador Veneziano Vital do Rêgo**  
**(MDB - PB)**



15



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Veneziano Vital do Rêgo

**REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de proporcionar um debate qualificado sobre a autonomia das agências reguladoras e a estabilidade institucional do setor energético brasileiro.

Para discutir sobre esse tema, julgamos importante contar com a presença de autoridades governamentais, de dirigentes de associações representativas de classe e de especialistas na área

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- o Senhor Artur Watt Neto, Diretor-Geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP);
- representante da Confederação Nacional dos Transportes (CNT);
- representante da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (ABICOM);
- representante do Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Combustíveis e de Lubrificantes (SINDICOM).

**JUSTIFICAÇÃO**

O setor de energia é, por natureza, um segmento de capital intensivo, cujos ciclos de investimento ultrapassam décadas e exigem aportes financeiros de altíssima magnitude. Para que o Brasil continue a atrair os recursos necessários



para a expansão de sua infraestrutura e para a manutenção de sua segurança energética, é imperativo que o País ofereça um ambiente institucional ancorado na previsibilidade e na estabilidade das normas. A presente audiência pública fundamenta-se na premissa de que o fortalecimento regulatório não é apenas uma questão técnica, mas um pilar de soberania econômica. Regras claras e perenes são o que permitem ao investidor, nacional ou estrangeiro, calcular riscos e projetar retornos, garantindo que o capital seja alocado em projetos que beneficiem a sociedade brasileira com energia acessível e de qualidade.

Um dos pontos centrais desta discussão é a preservação e o fortalecimento da autonomia institucional das agências reguladoras. Essas entidades foram criadas para atuar como guardiãs do equilíbrio técnico e econômico dos contratos, operando com independência em relação a pressões conjunturais ou flutuações políticas momentâneas. Quando a autonomia das agências é respeitada, o mercado recebe um sinal de maturidade institucional. É essencial debater como o Parlamento pode contribuir para que esses órgãos disponham de recursos e estrutura administrativa condizentes com a complexidade dos desafios atuais, que envolvem desde a integração de novas fontes intermitentes até a fiscalização rigorosa de mercados cada vez mais dinâmicos. A regulação técnica deve ser o escudo que protege o setor de sobressaltos, garantindo que as decisões de planejamento energético sejam pautadas por critérios científicos e de eficiência.

A segurança jurídica, contudo, vai além da manutenção de contratos; ela exige uma harmonização constante entre os diferentes entes federativos e as diversas esferas do Poder Público. Assimetrias regulatórias entre estados ou conflitos de interpretação entre órgãos de controle e agências setoriais criam zonas de incerteza que paralisam investimentos. A conformidade regulatória deve ser um processo fluido e transparente, onde a troca de dados entre o fisco e as agências impeça o surgimento de zonas cinzentas que favoreçam a concorrência desleal. Um ambiente regulatório íntegro é aquele em que a regra é aplicada de forma



isonômica a todos os agentes, punindo desvios com agilidade e premiando a boa fé e o cumprimento das normas.

Além disso, a previsibilidade regulatória é o fator que permite ao Brasil liderar a transição energética de forma ordenada. O advento de novas tecnologias e a mudança no perfil do consumo exigem marcos regulatórios que sejam, ao mesmo tempo, estáveis e adaptáveis. Discutir o fortalecimento das normas significa também olhar para a modernização dos processos de licenciamento e para a desburocratização de trâmites que hoje retardam a entrada de novos players e a modernização de ativos existentes. Ao simplificar o caminho entre a decisão de investimento e a operação do projeto, o Estado brasileiro garante que os recursos naturais sejam convertidos em benefício social com maior velocidade.

O fortalecimento regulatório deve ser tratado como uma Política de Estado, imune a partidarismos e focada no interesse público de longo prazo. Ao consolidar um ambiente onde as agências possuem autonomia real e onde as normas são discutidas com base em evidências, o Brasil se posiciona como um porto seguro para o capital global. Esta segurança é o que viabiliza a redução das taxas de risco e, conseqüentemente, do custo de capital para as empresas, o que acaba se traduzindo em tarifas mais justas para o consumidor final e em um sistema energético mais resiliente e preparado para os desafios das próximas décadas.

Sala da Comissão, 19 de maio de 2026.

**Senador Veneziano Vital do Rêgo**  
**(MDB - PB)**



16



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Wellington Fagundes

**REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 90 do Regimento Interno do Senado Federal, que na Diligência Externa objeto do REQ 33/2026 - CI, sejam também convidados o Presidente do Tribunal de Contas do Estado de Mato Grosso, Conselheiro Sérgio Ricardo de Almeida, e a Prefeitura Municipal de Campo Verde - MT.

Sala das Comissões, de de .

**Senador Wellington Fagundes  
(PL - MT)**



17



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Hermes Klann

**REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 32/2026 - CI sejam incluídos os seguintes convidados:

- o Senhor Nilton Silva Pacheco, Vice Presidente de Assuntos de Mobilidade ABTC - Associação Brasileira dos Transportadores de Carga, Logística e Mobilidade;
- o Senhor Daniel Krause, Diretor de Transporte - Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina - ARESC.

Sala da Comissão, 25 de maio de 2026.

**Senador Hermes Klann**  
**(PL - SC)**



18



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Requer que sejam prestadas, pelo Senhor Ministro de Estado de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, informações acerca da situação atual dos estudos e eventual retomada de modelagem relacionada à concessão da Hidrovia do Rio Madeira, especialmente quanto à possibilidade de cobrança tarifária sobre sua utilização.

Requeiro, nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal e do art. 216 do Regimento Interno do Senado Federal, que sejam prestadas, pelo Senhor Ministro de Estado de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, informações acerca da situação atual dos estudos e eventual retomada de modelagem relacionada à concessão da Hidrovia do Rio Madeira, especialmente quanto à possibilidade de cobrança tarifária sobre sua utilização.

Nesses termos, requisita-se:

1. Qual é a situação atual da proposta de concessão da Hidrovia do Rio Madeira, especialmente após a revogação do Decreto nº 12.600, de 2025?
2. O Governo Federal mantém estudos, tratativas, planejamento ou qualquer iniciativa voltada à retomada da concessão da Hidrovia do Rio Madeira ou sua inclusão em futuros programas de concessão hidroviária?



3. Há previsão de cobrança tarifária, taxa ou qualquer forma de remuneração pela utilização da Hidrovia do Rio Madeira em eventual modelagem futura? Em caso positivo, esclarecer a natureza da cobrança, os usuários potencialmente afetados e as hipóteses de isenção.
4. Foram realizados estudos sobre eventual impacto econômico dessa cobrança no preço de combustíveis, alimentos, medicamentos, insumos essenciais, fretes e no custo de vida da população da Região Norte? Em caso positivo, encaminhar os documentos correspondentes.
5. Houve consulta formal aos governos estaduais, municípios afetados, comunidades ribeirinhas, operadores hidroviários e demais setores impactados sobre a proposta?
6. Qual o montante de recursos públicos já empregados na elaboração de estudos, projetos ou modelagens relacionados à eventual concessão da Hidrovia do Rio Madeira?
7. Considerando notícias recentes sobre planejamento governamental de concessões hidroviárias a partir de 2027, esclarecer expressamente se a Hidrovia do Rio Madeira permanece inserida nesse planejamento.

## JUSTIFICAÇÃO

A Hidrovia do Rio Madeira possui importância estratégica para a Região Norte e para o Brasil. Trata-se de corredor essencial para o abastecimento de Rondônia, Amazonas e demais áreas da Amazônia Legal, sendo utilizada no transporte de combustíveis, alimentos, insumos, mercadorias e produtos fundamentais à economia regional.



Nesse contexto, causa preocupação a possibilidade de retomada de estudos ou projetos voltados à concessão da Hidrovia do Rio Madeira com previsão de cobrança tarifária, popularmente compreendida como “pedágio hidroviário”.

A eventual imposição de cobrança sobre uma hidrovia essencial à vida econômica e social da Região Norte pode resultar em aumento do custo logístico e consequente repasse de despesas à população.

Ainda que eventual cobrança recaia formalmente sobre operadores logísticos ou transportadores de cargas, é natural que custos adicionais sejam incorporados ao preço final dos produtos. Na prática, a população poderá suportar esse ônus por meio do encarecimento de combustíveis, alimentos, medicamentos, materiais de construção, fertilizantes, fretes e demais bens essenciais.

A preocupação é ainda maior porque o Rio Madeira não representa apenas uma via de transporte comercial. Para grande parte da população amazônica, trata-se de infraestrutura essencial ao abastecimento, à mobilidade regional, à atividade produtiva e à própria subsistência econômica de milhares de famílias.

Qualquer cobrança inadequadamente estruturada poderá agravar dificuldades já existentes, especialmente para comunidades ribeirinhas, pequenos produtores, pescadores, trabalhadores do transporte fluvial, comerciantes locais e famílias em situação de maior vulnerabilidade social.

A criação de qualquer mecanismo de cobrança sobre a utilização dessa hidrovia pode gerar impactos econômicos severos, reduzir a competitividade regional, encarecer o custo de vida e aprofundar desigualdades históricas da Região Norte.

A revogação do Decreto nº 12.600, de 2025, não afasta a necessidade de esclarecimentos institucionais, especialmente diante da necessidade de verificar se



a proposta foi efetivamente encerrada ou se permanece em fase de reformulação administrativa.

Além disso, notícias recentes indicam que o Governo Federal mantém planejamento para novas concessões hidroviárias a partir de 2027, inclusive com possibilidade de inclusão da Hidrovia do Rio Madeira, circunstância que reforça a atualidade e relevância do presente requerimento.

Investimentos em infraestrutura são importantes e necessários, mas qualquer iniciativa dessa natureza precisa observar critérios de transparência, responsabilidade pública, proteção social e avaliação rigorosa dos impactos econômicos e regionais.

Diante da relevância do tema, mostra-se indispensável que o Ministério de Portos e Aeroportos esclareça oficialmente a real situação da proposta, seus impactos potenciais e eventuais medidas em estudo que possam afetar a população da Região Norte e a economia regional.

Diante disso, peço aos pares aprovação do presente requerimento.

Sala das Comissões, 25 de maio de 2026.

**Senador Marcos Rogério**  
**(PL - RO)**



19



SENADO FEDERAL

**REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Requer que sejam prestadas, pelo Exmo. Sr. Ministro de Estado de Minas e Energia, Alexandre Silveira de Oliveira, informações sobre os estudos técnicos do ONS, da EPE e do CMSE que fundamentam eventual antecipação dos contratos do LRCap de 2026, bem como sobre o impacto tarifário, o custo sistêmico e a comparação econômica em relação à contratação competitiva realizada em leilão.

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal e dos arts. 216 e 217 do Regimento Interno do Senado Federal, que sejam prestadas, pelo Exmo. Sr. Ministro de Estado de Minas e Energia, Alexandre Silveira de Oliveira, informações sobre os estudos técnicos do ONS, da EPE e do CMSE que fundamentam eventual antecipação dos contratos do LRCap de 2026, bem como sobre o impacto tarifário, o custo sistêmico e a comparação econômica em relação à contratação competitiva realizada em leilão.

Nesses termos, requisita-se:

I — Cópias dos estudos, notas técnicas e simulações elaboradas pelo ONS, pela EPE e pelo CMSE que demonstrem a necessidade técnica da antecipação dos contratos do LRCap 2026, com exposição das premissas de carga, hidrologia, disponibilidade de geração e cenários de risco considerados;



II — Demonstração do impacto tarifário estimado da antecipação dos contratos, com memória de cálculo, discriminando o custo adicional em relação ao cronograma original de entrada em operação das usinas contratadas;

III — Custo total adicional para o sistema elétrico decorrente da antecipação proposta, incluindo encargos setoriais, exposição ao mercado de curto prazo e possíveis alterações nos encargos de serviço do sistema (ESS);

IV — Análise comparativa entre o custo da antecipação dos contratos existentes e o custo de atendimento à eventual necessidade de reforço de capacidade por meio de contratação competitiva no 3º LRCap;

V — Justificativa técnica e econômica para a opção pela antecipação de contratos do 2º LRCap — com preços médios da ordem de R\$ 2,334 milhões por MW/ano — em detrimento da eventual antecipação ou ampliação dos contratos do 3º LRCap, que atingiram preços médios de R\$ 831 mil por MW/ano, tendo em vista a listagem de lances ofertados das usinas ou, ainda, de alternativas de menor custo não contratadas; e

VI — Relação das usinas cujos contratos seriam antecipados, com respectiva capacidade instalada, fonte de geração, custos, localização, prazo original de início de suprimento e nova data proposta de antecipação.

## JUSTIFICAÇÃO

O Leilão de Reserva de Capacidade na Forma de Potência de 2026 (LRCap 2026), realizado nos dias 18 e 20 de março de 2026, contratou aproximadamente 19 GW de potência, majoritariamente de usinas termelétricas a gás natural e carvão mineral. Os investimentos totais somam R\$ 64,5 bilhões, com receita fixa anual estimada em torno de R\$ 39 bilhões, cujos custos serão integralmente repassados aos consumidores por meio das tarifas de energia elétrica, ao longo de contratos de até 15 anos.



O certame, desde sua realização, tornou-se objeto de intensa controvérsia técnica e institucional. A área técnica do Tribunal de Contas da União (TCU) recomendou a suspensão parcial da homologação dos contratos de todas as usinas termelétricas. Já o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) abriu inquérito administrativo para apurar inconsistências no resultado do certame, o Ministério Público Federal requereu à Justiça Federal a suspensão dos atos de homologação e assinatura dos contratos.

O certame, desde sua realização, tornou-se objeto de intensa controvérsia técnica e institucional. A área técnica do Tribunal de Contas da União (TCU) recomendou a suspensão parcial da homologação dos contratos de todas as usinas termelétricas, identificando indícios de sobrepreço e apontando que o aumento dos preços-teto — que mais que dobraram no caso das usinas existentes, passando de R\$ 1,12 milhão para R\$ 2,25 milhões por MW/ano nos dias que antecederam o certame — foi promovido sem a apresentação de justificativas técnicas suficientes. O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) abriu inquérito administrativo para apurar inconsistências no resultado do certame, já o Ministério Público Federal requereu à Justiça Federal a suspensão dos atos de homologação e assinatura dos contratos.

Um elemento de especial relevância para fundamentar a necessidade de transparência sobre os critérios do leilão diz respeito à disparidade verificada entre os preços obtidos no certame de usinas a gás natural e carvão (2º LRCap), realizado em 18 de março, e os preços obtidos no certame de usinas a óleo diesel, óleo combustível e biodiesel (3º LRCap), realizado dois dias depois. No 2º LRCAP, o deságio médio sobre os preços-teto foi de apenas 5,52%, com receita total estimada de R\$ 515,7 bilhões ao longo dos contratos, gerando economia estimada de R\$ 33,64 bilhões em relação ao teto. No 3º LRCap, para fontes análogas em termos de finalidade — usinas despacháveis para reserva de capacidade —, o deságio médio atingiu 50,14%, com custo anual de apenas R\$ 229,8 milhões para os 501 MW contratados. A título de comparação, enquanto as usinas a gás natural foram



contratadas a preço médio de R\$ 2,334 milhões por MW/ano, as usinas a óleo foram adjudicadas a preço médio de R\$ 831 mil por MW/ano, e usinas a óleo para início de suprimento em 2026 chegaram a ser arrematadas a R\$ 899,65 mil por MW/ano — deságio de 56% em relação ao mesmo preço-teto de R\$ 1,6 milhão por MW/ano aplicado ao 2º LRCAP.

Essa discrepância é reveladora: fontes que participaram do mesmo ambiente de leilão de reserva de capacidade ofereceram preços equivalentes a menos da metade daquele praticado pelas térmicas a gás natural. Se o objetivo do certame fosse exclusivamente obter potência despachável ao menor custo possível para os consumidores — que é a finalidade expressa de um leilão de reserva de capacidade —, a lógica econômica determinaria a contratação preferencial de fontes com maior deságio, ou ao menos a realização de certame integrado que permitisse a competição entre todas as fontes despacháveis disponíveis.

A possibilidade de antecipação dos contratos, sem prévia divulgação dos estudos técnicos que a embasam, sem demonstração do impacto tarifário adicional e sem transparência quanto à metodologia de seleção dos projetos a serem antecipados, representa um aprofundamento do problema já existente. Antes de qualquer deliberação do CMSE sobre a antecipação, é indispensável que esta Comissão e a sociedade tenham acesso integral às seguintes informações:

I — Cópias dos estudos, notas técnicas e simulações elaboradas pelo ONS, pela EPE e pelo CMSE que demonstrem a necessidade técnica da antecipação dos contratos do LRCap 2026, com exposição das premissas de carga, hidrologia, disponibilidade de geração e cenários de risco considerados;

II — Demonstração do impacto tarifário estimado da antecipação dos contratos, com memória de cálculo, discriminando o custo adicional em relação ao cronograma original de entrada em operação das usinas contratadas;



III — Custo total adicional para o sistema elétrico decorrente da antecipação proposta, incluindo encargos setoriais, exposição ao mercado de curto prazo e possíveis alterações nos encargos de serviço do sistema (ESS);

IV — Análise comparativa entre o custo da antecipação dos contratos existentes e o custo de atendimento à eventual necessidade de reforço de capacidade por meio de contratação competitiva no 3º LRCap;

V — Justificativa técnica e econômica para a opção pela antecipação de contratos do 2º LRCap — com preços médios da ordem de R\$ 2,334 milhões por MW/ano — em detrimento da eventual antecipação ou ampliação dos contratos do 3º LRCap, que atingiram preços médios de R\$ 831 mil por MW/ano, tendo em vista a listagem de lances ofertados da usinas ou, ainda, de alternativas de menor custo não contratadas;

VI — Relação das usinas cujos contratos seriam antecipados, com respectiva capacidade instalada, fonte de geração, custos, localização, prazo original de início de suprimento e nova data proposta de antecipação;

VII — Estudos técnicos, notas informativas, pareceres, memórias de cálculo e manifestações internas que fundamentaram a alteração dos preços-teto do LRCAP/2026, com elevação, no caso das térmicas existentes, de R\$ 1,12 milhão para R\$ 2,25 milhões por MW/ano e, no caso dos novos empreendimentos térmicos, de R\$ 1,6 milhão para R\$ 2,9 milhões por MW/ano, bem como quais autoridades participaram da decisão e por que tais fundamentos não foram previamente submetidos à devida transparência perante os agentes setoriais, os órgãos de controle e o Congresso Nacional.

O presente requerimento constitui exercício legítimo e irrenunciável do poder de fiscalização desta Comissão sobre atos do Poder Executivo que geram efeitos bilionários sobre os consumidores e sobre a competitividade da economia brasileira. O setor elétrico nacional, pela sua relevância estratégica e pelo peso das tarifas de energia nas decisões de consumo, investimento e produção industrial,



---

demanda que todas as decisões de política pública sejam adotadas com plena transparência, com fundamento em estudos técnicos rigorosos e após ampla prestação de contas ao Congresso Nacional e à sociedade.

Sala das Comissões, 29 de maio de 2026.

**Senador Marcos Rogério**  
**(PL - RO)**



20



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador Confúcio Moura

**REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 25/2026 - CI, que requer a realização de audiência pública com o objetivo de discutir a eficiência econômica e fiscal, o impacto social das subvenções e os incentivos ao setor de combustíveis, com foco no abastecimento e na segurança logística brasileira, no contexto das Medidas Provisórias nº 1.340, nº 1.343 e nº 1.349, de 2026, bem como de decretos presidenciais correlatos.

Proponho para a audiência a inclusão de representante da Associação das Distribuidoras de Combustíveis - BRASILCOM.

**JUSTIFICAÇÃO**

A inclusão do convidado contribuirá para o aprimoramento do debate, tendo em vista a relevância da entidade no setor de distribuição de combustíveis e sua atuação direta nos temas em discussão. Ressalte-se, ainda, que o rol de convidados originalmente previsto não contempla representante das



distribuidoras de combustíveis, o que justifica a presente solicitação, a fim de assegurar a pluralidade de perspectivas e o adequado aprofundamento da matéria.

Sala da Comissão, 6 de maio de 2026.

**Senador Confúcio Moura**  
**(MDB - RO)**



21



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

**REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Requer que sejam prestadas, pelo Exmo. Sr. Ministro de Estado de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, informações acerca do atual estágio do processo de estruturação, modelagem e eventual concessão da Hidrovia do Rio Madeira.

Exmo. Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal e dos arts. 216 e 217 do Regimento Interno do Senado Federal, que sejam prestadas, pelo Exmo. Sr. Ministro de Estado de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, informações acerca do atual estágio do processo de estruturação, modelagem e eventual concessão da Hidrovia do Rio Madeira.

Nesse contexto, requer-se ao Ministério de Portos e Aeroportos o encaminhamento das seguintes informações:

1. Qual o estágio atual dos estudos de viabilidade técnica, econômica, ambiental e regulatória relacionados à eventual concessão da Hidrovia do Rio Madeira?
2. Após a retirada do empreendimento do Programa Nacional de Desestatização, quais decisões administrativas foram adotadas em relação à continuidade do processo de estruturação da concessão?



3. O cronograma anteriormente divulgado para publicação de edital e realização de leilão permanece vigente? Em caso positivo, informar datas previstas e etapas pendentes.

4. Qual a relação entre o contrato de dragagem e manutenção recentemente celebrado e eventual futura concessão da hidrovia?

5. Quais estudos de impacto socioeconômico foram realizados sobre os efeitos da concessão para usuários locais, transportadores, comunidades ribeirinhas e municípios diretamente afetados?

6. Existe previsão de instituição de tarifas, tarifas de acesso, cobranças por serviços de navegabilidade ou quaisquer outros mecanismos de remuneração associados ao futuro modelo de concessão? Em caso afirmativo, encaminhar os estudos correspondentes.

7. Quais medidas estão previstas para assegurar a proteção dos interesses das comunidades tradicionais, povos indígenas, pescadores artesanais e demais usuários historicamente dependentes do Rio Madeira?

8. Foram realizadas ou estão previstas audiências públicas nos Estados de Rondônia e Amazonas? Informar cronograma, localidades e metodologia de participação social.

9. Encaminhar cópia dos estudos, notas técnicas, relatórios e documentos produzidos após a retirada do empreendimento do Programa Nacional de Desestatização que tratem da continuidade da modelagem da Hidrovia do Rio Madeira.

## JUSTIFICAÇÃO

Recentemente foi divulgado pelo Governo Federal a assinatura de contrato no valor de R\$ 123,6 milhões destinado à execução de serviços de dragagem e manutenção da navegabilidade da Hidrovia do Rio Madeira,



no trecho compreendido entre Porto Velho/RO e a foz do Rio Amazonas, com vigência prevista até novembro de 2029. (Notícias UOL de 01/06/2026 - link: <https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2026/06/01/governo-assina-contrato-de-r-123-mi-para-dragar-rio-madeira.htm>)

A divulgação da medida ocorreu em contexto *no qual o Governo Federal havia anteriormente retirado o empreendimento do Programa Nacional de Desestatização, circunstância que gerou a percepção pública de revisão ou suspensão do processo de concessão da hidrovia.* Entretanto, informações posteriormente divulgadas indicam que os estudos e a modelagem para futura delegação da infraestrutura hidroviária continuam em andamento.

A Hidrovia do Rio Madeira possui relevância estratégica para o Estado de Rondônia e para toda a Região Norte, não apenas sob o aspecto logístico e econômico, mas também por seus reflexos diretos sobre comunidades ribeirinhas, pescadores, povos tradicionais, municípios dependentes da navegação fluvial e sobre a dinâmica socioambiental da Amazônia.

Diante da magnitude dos impactos potenciais envolvidos, torna-se indispensável que o Senado Federal exerça plenamente sua função constitucional de fiscalização e acompanhamento das políticas públicas de infraestrutura, assegurando transparência, publicidade dos atos administrativos e ampla participação dos segmentos diretamente afetados.

A presente solicitação busca assegurar a transparência do processo decisório e garantir que qualquer iniciativa relacionada à Hidrovia do Rio Madeira seja conduzida com ampla publicidade, participação social efetiva e observância dos interesses econômicos, sociais e ambientais da Região Norte.

Sala das Comissões, 2 de junho de 2026.

**Senador Jaime Bagattoli**  
(PL - RO)



22



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Esperidião Amin

**REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 30/2026 - CI seja incluído o seguinte convidado:

- representante do Sindicato dos Servidores das Agências Reguladoras - SINAGÊNCIA.

Sala da Comissão, 2 de junho de 2026.

**Senador Esperidião Amin**  
**(PP - SC)**



23