



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 7ª REUNIÃO

(4ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura)

**19/05/2026
TERÇA-FEIRA
às 09 horas**

PRESIDENTE: Senador Marcos Rogério



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**7ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 4ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 19/05/2026.**

7ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA

terça-feira, às 09 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PL 5521/2020 - Não Terminativo -	SENADOR ASTRONAUTA MARCOS PONTES	12
2	PL 1434/2023 - Não Terminativo -	SENADOR ASTRONAUTA MARCOS PONTES	20
3	PL 170/2026 - Não Terminativo -	SENADOR CHICO RODRIGUES	31
4	PL 2736/2021 - Terminativo -	SENADOR LAÉRCIO OLIVEIRA	49
5	REQ 26/2026 - CI - Não Terminativo -		58
6	REQ 27/2026 - CI - Não Terminativo -		62

7	REQ 28/2026 - CI - Não Terminativo -		66
8	REQ 29/2026 - CI - Não Terminativo -		69
9	REQ 30/2026 - CI - Não Terminativo -		71
10	REQ 31/2026 - CI - Não Terminativo -		77
11	REQ 32/2026 - CI - Não Terminativo -		82
12	REQ 33/2026 - CI - Não Terminativo -		85
13	REQ 34/2026 - CI - Não Terminativo -		89
14	REQ 35/2026 - CI - Não Terminativo -		93
15	REQ 36/2026 - CI - Não Terminativo -		97

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Marcos Rogério

Vice-Presidente: VAGO

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE
Bloco Parlamentar Democracia(MDB, PSDB, PODEMOS, UNIÃO)			
Eduardo Braga(MDB)(11)(1)	AM 3303-6230	1 Confúcio Moura(MDB)(11)(1)(9)(12)	RO 3303-2470 / 2163
Veneziano Vital do Rêgo(MDB)(11)(1)(9)(12)	PB 3303-2252 / 2481	2 Efraim Filho(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
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PSB, PSD)			
Cid Gomes(PSB)(4)	CE 3303-6460 / 6399	1 Chico Rodrigues(PSB)(16)(4)	RR 3303-2281
Otto Alencar(PSD)(4)	BA 3303-3172 / 1464 / 1467	2 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)(25)(31)	MS 3303-1775	5 Lucas Barreto(PSD)(4)	AP 3303-4851
Bloco Parlamentar Vanguarda(PL, NOVO, AVANTE)			
Jaime Bagattoli(PL)(2)	RO 3303-2714	1 Dra. Eudócia(PSDB)(2)	AL 3303-6083
Marcos Rogério(PL)(2)	RO 3303-6148	2 Rogerio Marinho(PL)(2)	RN 3303-1826
Wellington Fagundes(PL)(2)	MT 3303-6219 / 3778 / 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
Bloco Parlamentar Pelo Brasil(PDT, PT)			
Beto Faro(PT)(6)	PA 3303-5220	1 Fabiano Contarato(PT)(6)	ES 3303-9054 / 6743
Rogério Carvalho(PT)(6)	SE 3303-2201 / 2203	2 Randolfe Rodrigues(PT)(6)	AP 3303-6777 / 6568
Weverton(PDT)(6)	MA 3303-4161 / 1655	3 VAGO(6)(17)	
Jorge Kajuru(PSB)(18)	GO 3303-2844 / 2031	4 VAGO	
Bloco Parlamentar Aliança(PP, REPUBLICANOS)			
Esperidião Amin(PP)(5)	SC 3303-6446 / 6447 / 6454	1 Tereza Cristina(PP)(14)	MS 3303-2431
Laércio Oliveira(PP)(5)(13)	SE 3303-1763 / 1764	2 Luis Carlos Heinze(PP)(5)(13)	RS 3303-4124 / 4127 / 4129 / 4132
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, Rogerio 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-BLRESDEM).
- (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-BLRESDEM).
- (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-BLRESDEM).
- (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.gov.br



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA

4ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
57ª LEGISLATURA

Em 19 de maio de 2026
(terça-feira)
às 09h

PAUTA

7ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

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

Atualizações:

1. Inclusão de matérias. (18/05/2026 12:14)
2. Inclusão da Emenda 2 ao PL 170/2026. (19/05/2026 08:57)

PAUTA

ITEM 1

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

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 2

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 3

PROJETO DE LEI Nº 170, DE 2026

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, para estabelecer critérios gerais de linearidade e moderação nos reajustes tarifários anuais de energia elétrica, bem como instituir regime compensatório transitório aplicável ao Estado de Roraima.

Autoria: Senador Mecias de Jesus

Relatoria: Senador Chico Rodrigues

Relatório: Pela aprovação com emendas

Observações:

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

terminativa.

2. Em 24/02/2026, foi apresentada a emenda nº 1-T, de autoria do Senador Dr. Hiran (PP/RR).

3. Em 28/04/2026, foi lido o relatório e concedida vista coletiva, nos termos regimentais.

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

[Emenda 1-T \(CI\)](#)

[Emenda 2 \(CI\)](#)

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.

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

ITEM 5

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 26, DE 2026

Requer a realização de audiência pública para discutir o impacto do recolhimento do Imposto de Exportação de 12% sobre petróleo bruto para a arrecadação dos Estados produtores no rol da Medida Provisória nº 1340, de 2026

Autoria: Senador Astronauta Marcos Pontes

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 6

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 27, DE 2026

Requer a realização de audiência pública no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura para debater a Consulta Pública nº 45/2019 da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), relativa aos critérios regulatórios para redução ou corte de geração de energia elétrica no Sistema Interligado Nacional - SIN, bem como os impactos econômicos, sociais, regulatórios e operacionais do curtailment sobre os empreendimentos de energia renovável.

Autoria: Senador Jorge Kajuru

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 7****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 28, DE 2026**

Requer a inclusão de convidado na Audiência Pública objeto do REQ 27/2026.

Autoria: Senador Luis Carlos Heinze

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 8****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 29, DE 2026**

Requer a inclusão de representante do IBI na Audiência Pública referente ao REQ 25/2026 CI.

Autoria: Senador Esperidião Amin

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 9****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 30, DE 2026**

Requer, 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 debater os acordos, repactuações, renegociações e soluções consensuais firmados ou cancelados pela Advocacia-Geral da União, pelo Tribunal de Contas da União e por agências reguladoras em litígios relacionados a concessões, autorizações e contratos de infraestrutura, especialmente diante de notícia jornalística segundo a qual a União teria celebrado acordos que podem ter resultado numa renúncia de até R\$ 80 bilhões em multas, indenizações e bens estratégicos para a União.

Autoria: Senador Esperidião Amin

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 10****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 31, DE 2026**

Requer que sejam prestadas, pelo Exmo. Sr. Advogado-Geral da União (AGU), Jorge Rodrigo Araújo Messias, informações sobre a atuação em acordos, repactuações e soluções negociadas envolvendo litígios, créditos, multas, bens reversíveis, contratos de concessão, especialmente diante de matéria jornalística publicada em 3 de maio de 2026, segundo a qual a União teria renunciado a valores de até R\$ 80 bilhões.

Autoria: Senador Esperidião Amin

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 11****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 32, DE 2026**

Requer, 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 debater os estudos de viabilidade econômica e ambiental dos lotes 1 e 3 das Rodovias Integradas de Santa Catarina, que abrangem trechos das BRs 470/480/153/282/SC.

Autoria: Senador Esperidião Amin

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 12****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 33, DE 2026**

Requer a realização de diligência externa na BR-070, especialmente no trecho compreendido entre Primavera do Leste e Serra de São Vicente, no Mato Grosso, com visita ao terminal ferroviário da Malha Norte em Dom Aquino, Mato Grosso, para averiguar “in loco” as condições do citado trecho rodoviário em pista simples que passará a receber um intenso tráfego de caminhões de carga com a conclusão do terminal ferroviário, bem como avaliação de intervenções que se farão necessárias, como a duplicação da rodovia em sua completa extensão.

Autoria: Senador Wellington Fagundes

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 13****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 34, DE 2026**

Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de debater a técnica de fraturamento hidráulico – fracking – e as oportunidades decorrentes de sua adequada regulamentação no Brasil, especialmente para o aproveitamento seguro e sustentável de recursos não convencionais de petróleo e gás natural, a ampliação da oferta doméstica de gás, a segurança energética, a atração de investimentos e o desenvolvimento regional.

Autoria: Senador Laércio Oliveira

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 14****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 35, DE 2026**

Requer que sejam prestadas, pelo Senhor Presidente da Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL, Carlos Manuel Baigorri, informações acerca do andamento do processo de implantação, ativação e disponibilização do serviço de telefonia móvel nos distritos de União Bandeirantes e Rio Pardo, no Estado de

Rondônia.

Autoria: Senador Marcos Rogério

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 15

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 36, DE 2026

Requer, nos termos do art. 90, inciso XIII, e art. 142 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de diligência externa na rodovia RO-383, no município de Cacoal/RO, com o objetivo de verificar as condições da rodovia, bem como o andamento, a qualidade do projeto e a conformidade técnica dos serviços executados.

Autoria: Senador Marcos Rogério

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

1

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.º 98, de 10 de maio de 2016, o Manual de Procedimentos Operacionais n.º 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



SF/20453.61332-69



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](#)

2

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



[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

3

PARECER N° , DE 2026

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 170, de 2026, do Senador Mecias de Jesus, que *altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, para estabelecer critérios gerais de linearidade e moderação nos reajustes tarifários anuais de energia elétrica, bem como instituir regime compensatório transitório aplicável ao Estado de Roraima.*

Relator: Senador **CHICO RODRIGUES**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 170, de 2026, que *altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, para estabelecer critérios gerais de linearidade e moderação nos reajustes tarifários anuais de energia elétrica, bem como instituir regime compensatório transitório aplicável ao Estado de Roraima.*

O PL nº 170, de 2026, é constituído por quatro artigos.

O art. 1º acrescenta um art. 15-A à Lei nº 9.427, de 1996, para determinar que os *reajustes tarifários anuais aplicáveis às tarifas de energia elétrica observarão, em todo o território nacional, critérios de linearidade, moderação e previsibilidade, de modo a evitar variações desproporcionais entre concessionárias e regiões do País.* Para tanto, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) é instruída a estabelecer um *índice ou metodologia de reajuste anual uniforme, observado, como limite máximo, o índice oficial de inflação ao consumidor.* A proposição veda reajustes tarifários superiores a esse índice, a não ser em casos excepcionais, devidamente justificados.

O art. 2º estabelece que, a partir de 1º de janeiro de 2026, os contratos de concessão ou permissão de distribuição de energia elétrica cujos

reajustes tarifários anuais tenham superado o limite fixado pelo art. 1º do PL deverão ser imediatamente suspensos, submetidos à revisão regulatória pela Aneel e ajustados, de modo a assegurar a modicidade tarifária e a proteção do consumidor. O autor ressalta que a revisão das tarifas deverá ser realizada sem prejuízo do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

O art. 3º prevê, para o Estado de Roraima, um regime regulatório compensatório especial pelo prazo mínimo de dez anos, contado da interligação definitiva do Estado ao Sistema Interligado Nacional – SIN. Esse regime, a ser regulamentado pela ANEEL, terá por objetivo compensar os impactos econômicos e sociais decorrentes de décadas de fornecimento energético precário e oneroso, assegurando tratamento tarifário compatível com os ganhos sistêmicos decorrentes da interligação ao SIN e promovendo a efetiva redução das desigualdades regionais no setor elétrico.

O art. 4º constitui a cláusula de vigência, que será na data de sua publicação.

Em sua justificativa, o autor da proposição argumenta que deseja aperfeiçoar o marco regulatório dos reajustes tarifários de energia elétrica para evitar a recorrência de aumentos expressivos e desproporcionais observados em diversas regiões do País, com especial gravidade na Região Norte.

O PL nº 170, de 2026, foi distribuído às Comissões de Serviços de Infraestrutura (CI) e de Assuntos Econômicos (CAE), onde será apreciado em decisão terminativa.

Até a presente data, foi recebida a Emenda nº 1-T, do Senador Dr. Hiran.

II – ANÁLISE

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

Como a proposição será posteriormente apreciada pela CAE, em decisão terminativa, esta Comissão se limitará a avaliar os impactos da proposta sobre a previsibilidade e a modicidade da tarifa de energia elétrica, em especial no Estado de Roraima.

O PL nº 170, de 2026, tem como principal objetivo instruir a Aneel a estabelecer um índice ou metodologia de reajuste anual uniforme para as distribuidoras de energia elétrica, que assegure moderação e previsibilidade dos reajustes e evite variações desproporcionais entre concessionárias e regiões do País.

No mérito, a intenção da proposição é louvável na medida em que busca assegurar a modicidade tarifária e a redução das desigualdades regionais, especialmente no âmbito do setor elétrico. No caso específico do Estado de Roraima, o autor do projeto indica que a ANEEL aprovou reajuste tarifário anual com impacto médio de 24,13% para o ano de 2026, o que certamente trouxe enorme preocupação para toda a população roraimense. Além disso, a projeção da Aneel para este ano de 2026 é que os reajustes no fornecimento de energia elétrica sejam, em média, de 8%, contra uma inflação estimada de 3,9%. Em 2025, a energia elétrica residencial subiu em média 12,3%, quase o triplo da inflação (4,26%).

Além de promover a modicidade tarifária, o PL nº 170, de 2026, também assegura a previsibilidade dos reajustes tarifários, condição fundamental para o desenvolvimento econômico e o bem-estar da população.

Quanto à proposta de se criar um regime regulatório compensatório especial para o Estado de Roraima, destinado a compensar os impactos econômicos e sociais decorrentes de décadas de fornecimento energético precário e oneroso, nada mais justo. A medida permitirá que o Estado se aproxime do nível de desenvolvimento do restante do País.

Em relação à Emenda nº 1-T, consideramos meritória a sugestão de destinar parcela específica da Repactuação do Uso de Bem Público (UBP), prevista na Lei nº 15.235, de 2025, para os consumidores de Roraima, com a finalidade de compensar o seu histórico isolamento energético e a dependência termelétrica local até a interligação ao SIN.

III – VOTO

Ante o exposto, somos pela **aprovação** do PL nº 170, de 2026, e da Emenda nº 1-T.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MECIAS DE JESUS

SF/26261.07629-01

PROJETO DE LEI Nº , DE 2026.

Altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, para estabelecer critérios gerais de linearidade e moderação nos reajustes tarifários anuais de energia elétrica, bem como instituir regime compensatório transitório aplicável ao Estado de Roraima.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 15-A:

“Art. 15-A. Os reajustes tarifários anuais aplicáveis às tarifas de energia elétrica observarão, em todo o território nacional, critérios de linearidade, moderação e previsibilidade, de modo a evitar variações desproporcionais entre concessionárias e regiões do País.

§ 1º Para fins do disposto no caput, a Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL estabelecerá, em regulamento, índice ou metodologia de reajuste anual uniforme, observado, como limite máximo, o índice oficial de inflação ao consumidor.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MECIAS DE JESUS

SF/26261.07629-01

§ 2º Ficam vedados reajustes tarifários anuais que resultem em aumentos superiores ao índice definido nos termos do § 1º, ressalvadas hipóteses excepcionais devidamente justificadas em processo regulatório específico, com ampla transparência e participação social.” (NR)

Art. 2º A partir de 1º de janeiro de 2026, os contratos de concessão ou permissão de distribuição de energia elétrica cujos reajustes tarifários anuais tenham resultado em aumentos superiores aos limites estabelecidos no art. 15-A, da lei 9.427 de 26 de dezembro de 1996, deverão ser:

- I – imediatamente suspensos, no que exceder ao limite aplicável;
- II – submetidos à revisão regulatória pela ANEEL;
- III – ajustados, de modo a assegurar a modicidade tarifária e a proteção do consumidor.

Parágrafo único. A revisão de que trata este artigo será realizada sem prejuízo do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, observados os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade.

Art. 3º Em razão de seu histórico de isolamento energético, fica instituído, para o Estado de Roraima, regime regulatório compensatório especial, pelo prazo mínimo de 10 (dez) anos, contado da data de sua definitiva interligação ao Sistema Interligado Nacional – SIN.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MECIAS DE JESUS

SF/26261.07629-01

§ 1º O regime de que trata o caput terá por objetivo:

I – compensar os impactos econômicos e sociais decorrentes de décadas de fornecimento energético precário e oneroso;

II – assegurar tratamento tarifário compatível com os ganhos sistêmicos decorrentes da interligação ao SIN;

III – promover a efetiva redução das desigualdades regionais no setor elétrico.

§ 2º A ANEEL regulamentará o regime compensatório, definindo mecanismos tarifários específicos, observada a modicidade tarifária e a sustentabilidade operacional.

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição decorre da necessidade de aperfeiçoar o marco regulatório dos reajustes tarifários de energia elétrica, diante da recorrência de aumentos expressivos e desproporcionais observados em diversas regiões do País, com especial gravidade na Região Norte.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MECIAS DE JESUS

SF/26261.07629-01

No Estado de Roraima, a Agência Nacional de Energia Elétrica aprovou reajuste tarifário anual com impacto médio de 24,13% para o exercício de 2026, fato que motivou a apresentação de Requerimento de Informações, de minha autoria, ao Ministério de Minas e Energia, a fim de esclarecer os critérios técnicos e regulatórios adotados no processo decisório.

Tal reajuste ocorre em contexto absolutamente singular. Roraima foi, por décadas, o único Estado da Federação não interligado ao Sistema Interligado Nacional, submetido a um sistema isolado, caro, instável e fortemente dependente de geração termelétrica. Esse histórico resultou em apagões recorrentes, prejuízos econômicos e severas limitações à vida cotidiana da população.

O próprio Governo Federal reconheceu que a interligação definitiva de Roraima ao SIN, conforme deliberado em reuniões oficiais do Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico – CMSE, gera economia sistêmica superior a R\$ 600 milhões por ano, podendo ultrapassar R\$ 1 bilhão anual, o que evidencia ganhos estruturais relevantes para o setor elétrico nacional.

Apesar disso, tais benefícios não têm se refletido de forma proporcional na tarifa suportada pelos consumidores de Roraima, o que suscita dúvidas quanto à observância dos princípios constitucionais da modicidade tarifária, da defesa do consumidor e da redução das desigualdades regionais.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MECIAS DE JESUS

A proposta dialoga com iniciativas já debatidas no Congresso Nacional, que buscaram estabelecer critérios objetivos e uniformes para os reajustes tarifários de energia elétrica, evitando distorções inflacionárias e assegurando previsibilidade ao consumidor. Todavia, avança ao prever mecanismos de revisão imediata de aumentos excessivos e ao instituir regime compensatório transitório específico para Roraima, em razão de sua condição histórica excepcional.

Trata-se, portanto, de medida equilibrada, que preserva a autonomia técnica da ANEEL, respeita os contratos de concessão e, ao mesmo tempo, reafirma o papel do Congresso Nacional na formulação de diretrizes gerais de justiça tarifária e proteção do consumidor.

Ante o exposto, exortamos os nobres Pares à aprovação desta importante proposição.

Sala das Sessões,

Senador MECIAS DE JESUS
(REPUBLICANOS-RR)





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 170, DE 2026

Altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, para estabelecer critérios gerais de linearidade e moderação nos reajustes tarifários anuais de energia elétrica, bem como instituir regime compensatório transitório aplicável ao Estado de Roraima.

AUTORIA: Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS/RR)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 9.427, de 26 de Dezembro de 1996 - Lei da Agência Nacional de Energia Elétrica (1996) - 9427/96

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1996;9427>

- art15-1



SENADO FEDERAL
Senador DR. HIRAN

EMENDA Nº - CI
(ao PL 170/2026)

Acrescentem-se arts. 3º-1 e 3º-2 ao Projeto, com a seguinte redação:

“**Art. 3º-1.** A Repactuação do Uso de Bem Público (UBP), prevista na Lei nº 15.235/2025, destinará parcela específica ao Estado de Roraima com a finalidade de compensar o isolamento energético e a dependência termelétrica local até a interligação do Sistema Interligado Nacional (SIN).

Parágrafo único. A destinação prevista no *caput* se dará por equivalência direta à compensação do passivo judicial associada ao *Generation Scaling Factor* (GSF) aplicada aos estados de Rondônia, Acre e Amapá, garantindo isonomia no tratamento do custo de energia na Região Norte.”

“**Art. 3º-2.** Para cumprimento do disposto no art. 3º-1, observar-se-á o seguinte:

I – a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) regulamentará o cálculo da compensação e a forma de repasse dos recursos; e

II – os recursos deverão ser aplicados para a redução do efeito tarifário nos processos de reajuste e revisão tarifária da concessionária de distribuição local.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

O estado de Roraima foi, por décadas, o único ente federativo isolado do SIN.



Tendo em vista que os estados do Acre, Rondônia e Amapá foram beneficiados pela solução do GSF para aliviar suas tarifas no âmbito da Lei nº 15.235/2025, há que se considerar a adoção de um mecanismo análogo para destinação dos recursos provenientes da repactuação do Uso de Bem Público (UBP).

A proposta utiliza a Repactuação do UBP para mitigar impacto direto na conta de luz dos consumidores roraimenses, que historicamente arcou com as instabilidades e os custos inerentes à geração isolada.

Sala da comissão, 24 de fevereiro de 2026.

Senador Dr. Hiran
(PP - RR)





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Marcos Rogério

EMENDA Nº - CI
(ao PL 170/2026)

Dê-se à ementa, ao *caput* do art. 3º e ao § 1º do art. 3º do Projeto a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, para estabelecer critérios gerais de linearidade e moderação nos reajustes tarifários anuais de energia elétrica, bem como instituir regime compensatório transitório aplicável aos Estados da Região Norte e às Áreas de Severa Restrição Operacional – ASRO.”

“**Art. 3º** Fica instituído regime regulatório compensatório especial às concessionárias e permissionárias de distribuição de energia elétrica dos Estados da Região Norte do Brasil, bem como situadas em Áreas de Severa Restrição Operacional – ASRO, independentemente da região de atendimento no país, assim definidas em regulamento da Aneel, pelo prazo mínimo de 10 (dez) anos, a contar do início de vigência desta Lei.

§ 1º O regime regulatório compensatório especial de que trata o *caput* terá por objetivos:

I – compensar os impactos econômicos e sociais decorrentes de histórico fornecimento energético precário, oneroso ou sujeito a severas restrições operacionais, especialmente nas Áreas de Severa Restrição Operacional – ASRO;

II – assegurar tratamento tarifário compatível com os ganhos sistêmicos decorrentes da interligação da Região Norte ao Sistema Interligado Nacional – SIN, observado o limite estabelecido no art. 15-A da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996;



III – mitigar variações tarifárias abruptas e desproporcionais entre concessionárias e regiões, com atenção especial aos consumidores de baixa renda e às atividades produtivas situadas na Região Norte e em ASRO;

IV – preservar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão e permissão, observada a modicidade tarifária.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda ajusta o regime regulatório compensatório especial previsto no art. 3º do PL nº 170, de 2026, para abarcar, de forma tecnicamente coerente, tanto os Estados da Região Norte quanto as Áreas de Severa Restrição Operacional – ASRO. Enquanto a interligação da Região Norte ao Sistema Interligado Nacional – SIN tende a gerar ganhos sistêmicos de eficiência e segurança de suprimento, as ASRO representam justamente o oposto: são áreas em que as condições operacionais – baixa densidade de carga, redes longas e frágeis, elevado custo de operação e manutenção, maior risco de interrupções – resultam em custos médios mais elevados e maior vulnerabilidade dos consumidores.

Por isso, o objetivo em relação às ASRO não é “capturar ganhos sistêmicos”, mas compensar um déficit estrutural de qualidade e custo do serviço, que historicamente se traduz em tarifas mais pressionadas e maior risco de reajustes abruptos. Ao explicitar, no inciso I, a função de compensar impactos econômicos e sociais decorrentes de fornecimento precário, oneroso ou sujeito a severas restrições operacionais – com destaque para as ASRO –, a emenda alinha o regime compensatório à realidade concreta dessas áreas.

O inciso II, por sua vez, reserva a linguagem de “ganhos sistêmicos” à interligação da Região Norte ao SIN, onde, de fato, se espera maior eficiência global do sistema, e amarra o tratamento tarifário à limitação estabelecida no art. 15-A da Lei nº 9.427, reforçando a coerência entre o regime de moderação de reajustes e o regime compensatório especial. O inciso III acrescenta uma preocupação explícita com a mitigação de variações tarifárias abruptas e desproporcionais, com foco nos consumidores de baixa renda e nas atividades produtivas situadas na Região Norte



e em ASRO, onde os choques de tarifa tendem a produzir efeitos econômicos e sociais mais severos.

Ao final, o inciso IV reafirma a necessidade de preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, conciliando o objetivo de modicidade tarifária e de redução de desigualdades regionais e operacionais com a estabilidade regulatória e contratual do setor elétrico. Dessa forma, a emenda dá tratamento distinto, porém integrado, à noção de “ganho sistêmico” (pertinente à interligação da Região Norte) e à noção de “severa restrição operacional” (própria das ASRO), usando ferramentas compensatórias adequadas a cada realidade.

Sala da comissão, 15 de maio de 2026.

Senador Marcos Rogério
(PL - RO)





SENADO FEDERAL

Esta página foi gerada para informar os signatários do documento e não integra o documento original, que pode ser acessado por meio do QRCode

Assinam eletronicamente o documento SF261869660043, em ordem cronológica:

1. Sen. Marcos Rogério
2. Sen. Jaime Bagattoli

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
Gabinete do Senador Astronauta Marcos Pontes

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 discutir o impacto do recolhimento do Imposto de Exportação de 12% sobre petróleo bruto para a arrecadação dos Estados produtores no rol da Medida Provisória nº 1340, de 2026.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- representante do Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis - IBP;
- representante da Organização dos Municípios Produtores de Petróleo - Ompetro;
- representante da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro - Firjan;
- representante do Ministério de Minas e Energia - MME;
- representante da Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Petróleo e Gás - ABPI;
- representante do Instituto Livre Mercado - ILM;
- o Senhor Adolfo Sachsida, ex-ministro de Minas e Energia;
- o Senhor Adriano Pires, Diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura.



JUSTIFICAÇÃO

O presente requerimento tem por objetivo promover debate técnico, plural e qualificado acerca da Medida Provisória nº 1.340, de 2026, que institui aumento da tributação incidente sobre a exportação de petróleo.

A referida medida foi editada sem prévia interlocução com os agentes econômicos diretamente afetados, tampouco observou parâmetros mínimos de previsibilidade regulatória e de transição normativa — elementos indispensáveis à estabilidade de setores intensivos em capital e de longo ciclo de maturação, como a indústria de óleo e gás. Tal alteração abrupta do ambiente regulatório produz efeitos imediatos sobre a estrutura de custos, a alocação de capital e as decisões de investimento, com potencial comprometimento da eficiência alocativa e da competitividade internacional do setor.

Estudo recente do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), com base em dados consolidados de 2023, evidencia a centralidade econômica e fiscal da indústria de óleo e gás para o financiamento do Estado brasileiro. Segundo a análise, o setor foi responsável por arrecadação superior a R\$ 325 bilhões anuais, compreendendo tributos federais, estaduais e municipais, além de receitas patrimoniais decorrentes de royalties e participações especiais.

A relevância fiscal do setor revela-se ainda mais expressiva no âmbito dos entes subnacionais. Em média, as receitas oriundas da cadeia de óleo e gás correspondem a aproximadamente 13% dos orçamentos estaduais, seja por meio de transferências intergovernamentais (royalties e participações especiais), seja pela arrecadação de ICMS incidente sobre combustíveis, que, isoladamente, alcançou R\$ 116 bilhões em 2023.

O caso do Estado do Rio de Janeiro ilustra de forma paradigmática esse grau de dependência fiscal: a arrecadação de R\$ 30,4 bilhões proveniente do setor representa cerca de 34% de sua receita total. Nesse contexto, a imposição imediata de alíquota de 12% sobre a exportação de petróleo projeta impactos fiscais



e macroeconômicos de elevada magnitude, incidindo sobre o principal item da pauta exportadora brasileira e potencialmente comprimindo a base de cálculo de receitas vinculadas à produção.

A realização de audiência pública no âmbito desta Comissão configura-se, portanto, como instrumento essencial de governança legislativa, permitindo a oitiva de representantes da indústria, especialistas, sociedade civil organizada e autoridades públicas. A iniciativa viabilizará a construção de diagnóstico técnico consistente acerca dos efeitos econômicos, regulatórios e fiscais da Medida Provisória nº 1.340, de 2026, especialmente quanto aos riscos de desincentivo ao investimento, redução da atratividade do país como destino de capital produtivo e eventual deterioração das condições de abastecimento e competitividade.

Diante da relevância e da materialidade dos impactos potenciais, bem como da necessidade de alinhamento entre política tributária, segurança jurídica e racionalidade econômica, submeto o presente requerimento à apreciação dos nobres pares, conclamando o apoio para a aprovação da presente iniciativa.

Sala da Comissão, 29 de abril de 2026.

Senador Astronauta Marcos Pontes
(PL - SP)



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, a realização de audiência pública, com o objetivo de realizar audiência pública no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura para debater a Consulta Pública nº 45/2019 da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), relativa aos critérios regulatórios para redução ou corte de geração de energia elétrica no Sistema Interligado Nacional - SIN, bem como os impactos econômicos, sociais, regulatórios e operacionais do curtailment sobre os empreendimentos de energia renovável.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- a Senhora Agnes M. da Costa, Diretora da Agência Nacional de Energia Elétrica - ANEEL e Relatora da Consulta Pública nº 45/2019 no âmbito da Agência;
- representante do Ministério de Minas e Energia - MME, preferencialmente da Secretaria Nacional de Energia Elétrica;
- representante do Operador Nacional do Sistema Elétrico - ONS, preferencialmente seu Diretor-Geral;
- representante da Associação Brasileira de Energia Eólica e Novas Tecnologias - ABEEólica;
- representante da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica - ABSOLAR.



JUSTIFICAÇÃO

O curtailment tornou-se um dos temas mais relevantes e sensíveis do setor elétrico brasileiro, na medida em que a redução ou o corte de geração de fontes renováveis afeta diretamente a operação do Sistema Interligado Nacional, a segurança jurídica dos agentes, a previsibilidade econômico-financeira dos empreendimentos e a continuidade de novos investimentos em energia limpa.

A Consulta Pública nº 45/2019 da ANEEL ocupa posição central nesse debate, pois trata da definição de critérios regulatórios para o ordenamento, a alocação, a equalização ou a compensação dos cortes de geração, bem como da adequada classificação das restrições por razão elétrica, razão energética, confiabilidade, sobreoferta, indisponibilidade externa, restrição de transmissão ou outras categorias operativas relevantes.

Diante da complexidade técnica, regulatória e econômica do tema, é indispensável que esta Comissão de Infraestrutura promova debate amplo, transparente e qualificado, com a participação da Agência Nacional de Energia Elétrica, do Ministério de Minas e Energia, do Operador Nacional do Sistema Elétrico e das entidades representativas dos segmentos solar e eólico, a fim de avaliar o estágio atual da CP nº 45/2019, a relação dessa discussão com o Termo de Compromisso em análise no MME e eventuais regras de compensação, bem como o papel do ONS na determinação, no registro, na divulgação e na justificativa dos cortes de geração.

Além dos impactos sistêmicos, o curtailment tem produzido efeitos concretos sobre empreendimentos solares e eólicos, com repercussões sobre receitas, financiamentos, contratos de venda de energia, projetos em implantação e novos investimentos. Trata-se de questão que ultrapassa a esfera operacional do setor elétrico, pois os empreendimentos de energia renovável geram empregos, movimentam cadeias produtivas locais, contratam serviços, contribuem para a



arrecadação municipal e impulsionam o desenvolvimento regional, especialmente em municípios que sediam parques solares e eólicos.

Por essa razão, a audiência pública permitirá que o Parlamento acompanhe a conclusão da Consulta Pública nº 45/2019, avalie os impactos das propostas regulatórias em discussão e contribua para a construção de soluções equilibradas, tanto de curto prazo, voltadas à redução imediata dos cortes de geração, quanto estruturais, relacionadas à expansão da transmissão, ao armazenamento de energia, à resposta da demanda, à atração de novas cargas, à integração setorial e à modernização regulatória. A matéria exige tratamento que preserve a segurança operativa do sistema, a modicidade tarifária, a segurança jurídica dos agentes, a atratividade dos investimentos e o desenvolvimento sustentável das fontes renováveis no país.

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

Sala da Comissão, 6 de maio de 2026.

Senador Jorge Kajuru
(PSB - GO)



7



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

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 Rui Altieri, Diretor Presidente da Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Energia Elétrica - APINE.

JUSTIFICAÇÃO

A participação da Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Energia Elétrica – APINE - contribuirá para ampliar a análise técnica e regulatória acerca dos impactos do *curtailment* no setor elétrico nacional.

A entidade reúne agentes de diferentes fontes de geração, com atuação relevante nos segmentos eólico, solar, hidráulico e termelétrico, o que permitirá abordagem sistêmica sobre os efeitos operacionais, econômicos e institucionais relacionados à Consulta Pública nº 45/2019 da Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL.

Nesse contexto, a presença do senhor Rui Altieri, Diretor-Presidente da APINE, agregará importante contribuição ao debate, especialmente quanto aos



desafios da segurança energética, da expansão da transmissão, da previsibilidade regulatória e da sustentabilidade dos investimentos no setor elétrico brasileiro.

Sala da Comissão, 7 de maio de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)



8



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Esperidião Amin

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 25/2026 - CI, com o objetivo de instruir a MPV 1340/2026, que “autoriza a concessão de subvenção econômica à comercialização de óleo diesel de uso rodoviário no território nacional por produtores e importadores de óleo diesel, dispõe sobre o imposto de exportação sobre óleo diesel e altera a Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999”, a MPV 1343/2026, que “altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, para criar a obrigatoriedade de cadastramento da operação de transporte e a geração do Código Identificador da Operação de Transporte - CIOT, e para dispor sobre medidas administrativas para o cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas” e a MPV 1349/2026, que “institui o Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis e altera a Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026, a Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, e a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011” seja incluído o seguinte convidado:

- representante do INSTITUTO BRASILEIRO DE INFRAESTRUTURA (IBI).

Sala da Comissão, 7 de maio de 2026.

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)



9



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, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater os acordos, repactuações, renegociações e soluções consensuais firmados ou cancelados pela Advocacia-Geral da União, pelo Tribunal de Contas da União e por agências reguladoras em litígios relacionados a concessões, autorizações e contratos de infraestrutura, especialmente diante de notícia jornalística segundo a qual a União teria celebrado acordos que podem ter resultado numa renúncia de até R\$ 80 bilhões em multas, indenizações e bens estratégicos para a União.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- representante da Advocacia Geral da União - AGU;
- representante da Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos do Tribunal de Contas da União - SecexConsenso/TCU;
- representante da Agência Nacional de Telecomunicações - ANATEL;
- representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT;
- representante da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC;
- representante do Ministério dos Transportes;
- representante do Ministério das Comunicações;
- representante da Controladoria-Geral da União - CGU.



JUSTIFICAÇÃO

O Regimento Interno do Senado Federal, em seu art. 93, inciso II, autoriza a realização de audiência pública pelas comissões permanentes para instruir matéria de interesse público relevante. No caso, a relevância é manifesta, pois a notícia jornalística “Na AGU, Messias abriu mão de 80 bi em litígios; BTG foi maior beneficiado”, publicada em 3 de maio de 2026, no site claudiodantas.com.br, pelo jornalista Cláudio Dantas, sustenta que, durante a gestão do Senhor Jorge Messias à frente da Advocacia-Geral da União, teriam sido celebrados ou cancelados acordos capazes de resultar em renúncia estimada de até R\$ 80 bilhões em multas, indenizações e bens estratégico pertencentes à União.

Segundo a matéria, tais valores decorreriam de soluções consensuais construídas em articulação com o Tribunal de Contas da União e agências reguladoras, sob o argumento de pacificar litígios e destravar investimentos em infraestrutura.

A audiência pública ora requerida não tem por finalidade antecipar conclusões, tampouco substituir as instâncias competentes de controle. Seu objetivo é permitir que o Senado Federal, no exercício de sua função fiscalizatória, obtenha esclarecimentos técnicos, jurídicos, econômicos e regulatórios sobre a natureza dos acordos mencionados, os critérios utilizados para sua celebração, a estimativa dos valores envolvidos, os benefícios concretos para o interesse público, os riscos fiscais assumidos pela União e os mecanismos de transparência, controle e responsabilização adotados em cada caso.

A matéria jornalística atribui especial gravidade ao caso da operadora Oi, afirmando que a repactuação relacionada à migração do regime de concessão para autorização teria implicado não apenas a desistência de cobrança de multas estimadas em quase R\$ 6 bilhões, mas também a consolidação, em favor de agentes privados, de ativos estratégicos vinculados à infraestrutura nacional de telecomunicações. A notícia menciona, em particular, a rede de aproximadamente 400 mil quilômetros de fibra óptica, os dutos subterrâneos e os direitos de passagem



historicamente associados à infraestrutura oriunda do antigo sistema Telebrás, bem como a relevância desses ativos para a conectividade de antenas e para a implantação do 5G no País.

Os fatos noticiados exigem debate público qualificado. A Comissão de Serviços de Infraestrutura é o foro adequado para examinar se as soluções adotadas preservaram o interesse público, se houve adequada avaliação econômico-financeira dos bens reversíveis, se os investimentos assumidos como contrapartida são equivalentes aos créditos, multas ou ativos de que a União teria aberto mão, e se a modelagem adotada respeitou os princípios da legalidade, da moralidade, da publicidade, da eficiência e da defesa do patrimônio público.

Também merece apuração a notícia de que o modelo de solução consensual teria se expandido para concessões de rodovias e aeroportos. A matéria cita, entre outros pontos, repactuações envolvendo concessionárias como a MSVia, na BR-163/MS, e a Eco101, na BR-101/ES-BA, bem como alteração de condições econômico-financeiras relativas ao Aeroporto do Galeão. Segundo a reportagem, tais medidas poderiam ter transferido ao poder público parte relevante do risco originalmente assumido por concessionários privados, inclusive por meio de extensão de prazos, alteração de obrigações, flexibilização de outorgas e criação de mecanismos de compensação relacionados à demanda.

A preocupação central, nesse ponto, é evitar que soluções consensuais legítimas se convertam em mecanismo ordinário de revisão de contratos mal dimensionados, com potencial estímulo a lances agressivos em licitações, posterior renegociação de obrigações e socialização de prejuízos. Trata-se de tema diretamente relacionado à segurança jurídica, à qualidade da regulação, à estabilidade dos contratos de concessão, ao equilíbrio entre interesse público e atratividade privada e, sobretudo, à proteção dos usuários e contribuintes.

Outro aspecto sensível apontado pela matéria diz respeito à revisão de acordos de leniência celebrados no contexto da Operação Lava Jato. De acordo com a reportagem, empresas que haviam assumido obrigações bilionárias estariam



buscando renegociação com redução substancial de valores e alongamento de prazos, o que poderia resultar em perdas expressivas para a União. Embora esse tema ultrapasse parcialmente o campo estrito da infraestrutura, ele se conecta ao objeto do requerimento na medida em que envolve grandes grupos empresariais atuantes no setor de obras públicas, concessões e contratos administrativos de elevada materialidade.

Diante desse conjunto de alegações, mostra-se indispensável que os órgãos envolvidos esclareçam, de forma circunstanciada, quais acordos foram celebrados ou se encontram em negociação; quais pareceres jurídicos embasaram as decisões; qual metodologia foi empregada para estimar créditos, multas, indenizações, obrigações e bens reversíveis; quais contrapartidas foram exigidas dos particulares; quais estudos demonstram a vantajosidade das soluções adotadas; e quais mecanismos impedem que a repactuação administrativa seja utilizada para reduzir indevidamente obrigações contratuais ou transferir riscos empresariais ao Estado.

A audiência pública permitirá, ainda, examinar a atuação coordenada da Advocacia-Geral da União, do Tribunal de Contas da União, das agências reguladoras e dos ministérios setoriais em processos de solução consensual. É necessário compreender se houve participação efetiva dos órgãos técnicos, se as agências reguladoras preservaram sua autonomia decisória, se os estudos foram submetidos a contraditório institucional adequado e se as decisões foram acompanhadas de transparência suficiente para possibilitar o controle parlamentar, social e externo.

Não se questiona, em abstrato, a legitimidade de soluções consensuais, repactuação e prevenção de litígios no âmbito da Administração Pública. Ao contrário, tais instrumentos podem ser úteis para reduzir disputas, destravar investimentos e conferir maior previsibilidade a setores estratégicos. Todavia, quando envolvem cifras bilionárias, bens públicos de alta relevância econômica, infraestrutura essencial e eventual redução de obrigações de particulares perante



a União, impõe-se escrutínio público rigoroso, proporcional à magnitude dos impactos fiscais, patrimoniais e regulatórios envolvidos.

Diante do exposto, a realização da audiência pública é medida necessária para que esta Comissão possa colher informações, avaliar a consistência das notícias veiculadas pela imprensa e exercer, com transparência e responsabilidade, sua função constitucional de fiscalização sobre políticas, contratos, concessões e decisões administrativas relacionadas à infraestrutura nacional.

Sala da Comissão, 11 de maio de 2026.

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)



10



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Requer que sejam prestadas, pelo Exmo. Sr. Advogado-Geral da União (AGU), Jorge Rodrigo Araújo Messias, informações sobre a atuação em acordos, repactuações e soluções negociadas envolvendo litígios, créditos, multas, bens reversíveis, contratos de concessão, especialmente diante de matéria jornalística publicada em 3 de maio de 2026, segundo a qual a União teria renunciado a valores de até R \$ 80 bilhões.

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal e do art. 216 do Regimento Interno do Senado Federal, que sejam prestadas, pelo Exmo. Sr. Advogado-Geral da União (AGU), Jorge Rodrigo Araújo Messias, informações sobre a atuação em acordos, repactuações e soluções negociadas envolvendo litígios, créditos, multas, bens reversíveis, contratos de concessão, especialmente diante de matéria jornalística publicada em 3 de maio de 2026, segundo a qual a União teria renunciado a valores de até R\$ 80 bilhões.

Nesses termos, requisita-se:

1. relação dos acordos, repactuações, renegociações, transações e soluções consensuais, desde janeiro de 2023, que tenham envolvido litígios, multas, indenizações, créditos, bens reversíveis, contratos de concessão, autorizações,



outorgas ou ativos estratégicos nos setores de telecomunicações, rodovias, aeroportos, transportes e demais áreas de infraestrutura;

2. indicação, em cada caso, do órgão ou entidade pública envolvida, do particular beneficiado ou interessado, do objeto da controvérsia, do valor originalmente discutido e do valor final resultante;

3. indicação dos casos em que houve redução, cancelamento, suspensão, postergação, parcelamento, conversão em compromissos de investimento ou substituição de multas, indenizações, obrigações contratuais ou demais valores devidos à União;

4. remessa de cópia dos pareceres, notas técnicas, despachos, manifestações jurídicas, memórias de cálculo e demais documentos produzidos ou utilizados pela AGU para embasar os acordos, repactuações ou manifestações mencionadas nos itens anteriores;

5. esclarecimentos sobre a metodologia utilizada pela AGU para aferir a vantajosidade econômica dos acordos, inclusive quanto à comparação entre o valor originalmente devido à União e o valor efetivamente preservado, recuperado, convertido em compromissos de investimento;

6. esclarecimentos sobre a atuação da AGU no processo de migração da operadora Oi do regime de concessão para o regime de autorização, especialmente quanto à discussão sobre bens reversíveis, multas, investimentos substitutivos e eventual transferência de ativos de infraestrutura;

7. indicação do valor total de multas e obrigações originalmente imputados à operadora Oi, bem como do valor efetivamente cobrado, compensado, suspenso, cancelado, parcelado ou objeto de ajuste no âmbito da solução adotada;

8. esclarecimentos sobre a avaliação jurídica e econômica realizada pela AGU acerca dos bens reversíveis vinculados à concessão da operadora Oi, inclusive quanto aos relacionados a redes de fibra óptica, dutos subterrâneos,



infraestrutura de transporte de dados e ativos relevantes para a expansão da banda larga e para a implantação do 5G;

9. esclarecimentos sobre a atuação da AGU em repactuações ou renegociações envolvendo concessões rodoviárias, aeroportuárias e outros contratos de infraestrutura, especialmente nos casos das concessionárias MSVia (BR-163/ MS), Eco101 (BR-101/ES-BA) e Changi (Aeroporto Galeão);

10. esclarecimentos sobre a atuação da AGU em processos de revisão ou renegociação de acordos de leniência celebrados por empresas investigadas no âmbito da Operação Lava Jato, com indicação dos valores originalmente pactuados, dos valores renegociados ou em negociação e dos fundamentos jurídicos utilizados;

11. manifestação sobre a veracidade, a imprecisão ou a eventual incorreção das informações constantes da matéria jornalística publicada em 3 de maio de 2026, especialmente quanto à afirmação de que a União teria renunciado a valores de até R\$ 80 bilhões, com indicação dos pontos que a Advocacia-Geral da União entende procedentes ou improcedentes.

JUSTIFICAÇÃO

Em 3 de maio de 2026, foi publicada matéria jornalística “Na AGU, Messias abriu mão de 80 bi em litígios; BTG foi maior beneficiado”, publicada no site claudiodantas.com.br, pelo jornalista Cláudio Dantas, segundo a qual, durante a gestão do atual Advogado-Geral da União, a União teria renunciado a valores de até R\$ 80 bilhões em litígios, multas, indenizações, bens estratégicos e obrigações perante particulares. A reportagem atribui tal renúncia a acordos, repactuações e soluções negociadas envolvendo a Advocacia-Geral da União, o Tribunal de Contas da União e agências reguladoras.

A matéria menciona, de modo particular, o caso da operadora Oi, relacionado à migração do regime de concessão para autorização, à discussão sobre bens reversíveis e à destinação de ativos estratégicos de telecomunicações,



como redes de fibra óptica, dutos subterrâneos e infraestrutura essencial para o transporte de dados, a expansão da banda larga e a implantação do 5G. Também faz referência a repactuações envolvendo concessões rodoviárias e aeroportuárias, bem como à revisão de obrigações em acordos de leniência.

Sem antecipar juízo sobre a procedência das alegações, os fatos noticiados possuem evidente interesse público e demandam esclarecimento institucional. Estão em discussão temas sensíveis para a Comissão de Serviços de Infraestrutura, como concessões públicas, bens reversíveis, outorgas, reequilíbrios econômico-financeiros, investimentos, impactos tarifários e preservação do patrimônio público.

É necessário compreender quais acordos foram celebrados ou estão em negociação, quais valores estavam originalmente em disputa, quais créditos, multas ou obrigações deixaram de ser cobrados ou foram convertidos em compromissos de investimento, quais estudos demonstraram a vantajosidade das soluções adotadas e quais mecanismos foram empregados para evitar favorecimentos indevidos, renúncia irregular de receitas ou transferência de riscos empresariais ao poder público.

Diante disso, o presente requerimento busca obter informações da Advocacia-Geral da União, a fim de permitir o adequado exercício da função fiscalizatória do Senado Federal e assegurar transparência sobre decisões administrativas de elevada materialidade econômica.

Sala das Comissões, 11 de maio de 2026.

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)



11



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, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater os estudos de viabilidade econômica e ambiental dos lotes 1 e 3 das Rodovias Integradas de Santa Catarina, que abrangem trechos das BRs 470/480/153/282/SC.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- o Senhor Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestre (ANTT);
- representante do Ministério dos Transportes;
- representante do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT);
- representante de Federações e Associações de Municípios das regiões afetadas.

JUSTIFICAÇÃO

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou recentemente a abertura do processo participativo para a concessão de mais de 680 km de rodovias federais em solo catarinense. Os estudos apontam para a implementação de 13 pórticos de pedágio e investimentos em duplicações e faixas



adicionais que impactarão diretamente o escoamento da produção do Grande Oeste e do Vale do Itajaí.

As rodovias constantes dos Lotes 1 e 3 têm impacto direto na economia e na integração regional de Santa Catarina e de outras regiões do país. Os 515 km do Lote 1 são fundamentais para o escoamento da produção industrial, agropecuária e madeireira até os portos de Itajaí e Navegantes, que são importantes para exportações e importações. Já o Lote 3 conecta o interior produtivo aos centros consumidores e aos locais de exportação, facilitando o transporte de commodities e produtos industrializados.

O debate é necessário para avaliar os impactos econômicos, sociais, ambientais e logísticos dessas concessões. A discussão poderá contribuir na garantia que os investimentos realizados atenderão aos interesses da população e do desenvolvimento nacional, além disso irá auxiliar na possível redução dos custos aos usuários.

Por fim, a discussão oportunizará que o poder público, na condição de concedente e responsável pela modelagem do edital de concessão consultem, previamente, todos os atores envolvidos. Razão que justifica a aprovação e a realização da audiência ora requerida com maior brevidade possível.

Diante do exposto, solicitamos o apoio dos nobres pares para a aprovação deste requerimento.

Sala da Comissão, 13 de maio de 2026.

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)



12



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Wellington Fagundes

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 90, inciso XIII, e art. 142 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de diligência externa na BR-070, especialmente no trecho compreendido entre Barra do Garças, Primavera do Leste e Serra de São Vicente, no Mato Grosso, com visita ao terminal ferroviário da Malha Norte em Dom Aquino, Mato Grosso, para averiguar “in loco” as condições do citado trecho rodoviário em pista simples que passará a receber um intenso tráfego de caminhões de carga com a conclusão do terminal ferroviário, bem como avaliação de intervenções que se farão necessárias, como a duplicação da rodovia em sua completa extensão.

Convidamos para a Diligência Externa:

- Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT),
- Secretaria Nacional de Transportes Terrestres do Ministério dos Transportes (SNTT),
- Infra S.A.,
- Governo do Estado de Mato Grosso,
- Assembleia Legislativa de Mato Grosso,
- Polícia Rodoviária Federal,
- Prefeitura Municipal de Primavera do Leste - MT, e
- Prefeitura Municipal de Dom Aquino - MT.



JUSTIFICAÇÃO

A BR-070 constitui importante eixo de integração logística e de escoamento da produção no Estado de Mato Grosso, conectando municípios estratégicos da região sudeste do Estado e servindo de ligação entre polos produtivos, áreas urbanas, rodovias federais e estruturas de transporte de cargas.

No trecho compreendido entre Barra do Garças, Primavera do Leste e a Serra de São Vicente, a rodovia apresenta características que exigem atenção especial do Poder Público, sobretudo por se tratar, em grande parte, de pista simples, com fluxo crescente de veículos leves e pesados. Esse cenário tende a se intensificar com a conclusão do terminal ferroviário da Malha Norte, em Dom Aquino, empreendimento cuja implantação se encontra em andamento e cuja conclusão está prevista para 2026.

A instalação do terminal ferroviário representa avanço relevante para a infraestrutura logística mato-grossense e para o escoamento da produção regional. Contudo, também impõe a necessidade de avaliação prévia dos impactos sobre a malha rodoviária de acesso, especialmente quanto ao aumento do tráfego de caminhões, às condições de segurança viária, à fluidez do trânsito, à capacidade da pista existente e à necessidade de obras complementares, entre elas a duplicação da rodovia em sua extensão.

A realização da diligência externa permitirá que esta Comissão verifique in loco as condições do trecho, colha informações técnicas junto aos órgãos competentes e dialogue com autoridades federais, estaduais e municipais diretamente envolvidas na questão. A presença de representantes do DNIT, da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres do Ministério dos Transportes, do Governo do Estado de Mato Grosso, da Assembleia Legislativa, da Polícia Rodoviária Federal e das Prefeituras de Primavera do Leste e de Dom Aquino é essencial para subsidiar uma avaliação integrada do problema.



A medida se justifica, portanto, pela necessidade de antecipar soluções de infraestrutura, prevenir o agravamento de riscos à segurança dos usuários da rodovia e assegurar que a expansão ferroviária seja acompanhada das intervenções rodoviárias necessárias ao desenvolvimento regional, à eficiência logística e à proteção da vida dos cidadãos que utilizam diariamente a BR-070.

Diante do exposto, peço o apoio dos nobres Pares para a aprovação do presente Requerimento.

Sala da Comissão, 13 de maio de 2026.

Senador Wellington Fagundes
(PL - MT)
Líder do Bloco Vanguarda



13



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Laércio Oliveira

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 debater a técnica de fraturamento hidráulico – fracking – e as oportunidades decorrentes de sua adequada regulamentação no Brasil, especialmente para o aproveitamento seguro e sustentável de recursos não convencionais de petróleo e gás natural, a ampliação da oferta doméstica de gás, a segurança energética, a atração de investimentos e o desenvolvimento regional. .

Para tanto, sugerimos os seguintes convidados:

- Representante Casa Civil da Presidência da República;
- Representante da Secretaria Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia – MME;
- Representante da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP;
- Representante da Empresa de Pesquisa Energética – EPE;
- Representante da Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Petróleo e Gás – ABPIP;
- Representante do Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis – IBP;



- Representante do Ministério do Meio Ambiente e Mudança Climática- MMA;
- Representante da Conselho Nacional dos Recursos Hídricos – CNRH; e
- Representante do Instituto de Energia e Ambiente da Universidade de São Paulo – IEE/USP, com atuação em estudos sobre recursos não convencionais de petróleo e gás natural no âmbito da Rede GASBRAS.

JUSTIFICAÇÃO

A exploração de recursos não convencionais de petróleo e gás natural, especialmente por meio da técnica de fraturamento hidráulico, tem sido objeto de relevante debate técnico, regulatório e legislativo no Brasil.

O tema merece análise aprofundada pela Comissão de Serviços de Infraestrutura, tendo em vista sua relação direta com a segurança energética nacional, a ampliação da oferta de gás natural, a infraestrutura de exploração e produção, a atração de investimentos privados, a geração de empregos, a arrecadação pública e o desenvolvimento de novas fronteiras produtivas no País.

O Brasil possui bacias sedimentares com potencial para recursos não convencionais, como Paraná, Parnaíba, Solimões e Recôncavo, além de figurar entre os países com relevantes recursos de shale gas. Destaca-se também que a exploração desses recursos, quando tecnicamente viável e devidamente regulada, pode contribuir para reduzir a dependência externa de gás natural e de insumos industriais, com impactos positivos sobre a indústria de base, a produção de fertilizantes, a balança comercial e o desenvolvimento regional.

A experiência internacional demonstra que países como Estados Unidos e Argentina avançaram na utilização da técnica, com efeitos expressivos sobre produção de energia, atração de investimentos, geração de empregos, arrecadação e fortalecimento de cadeias locais de fornecedores. No Brasil, embora ainda não existam projetos comerciais consolidados de exploração não



convencional com uso de fraturamento hidráulico, o arcabouço regulatório já contempla normas específicas sobre a atividade, especialmente a Resolução ANP nº 21, de 2014, que estabelece exigências relacionadas à gestão ambiental, integridade de poços, análise de riscos, testes prévios, planos de emergência, licenciamento ambiental e comprovação técnica de segurança da operação.

Assim, mais do que discutir a técnica sob perspectiva meramente restritiva, é necessário avaliar quais condições regulatórias, ambientais, operacionais e institucionais são necessárias para que eventual exploração de recursos não convencionais ocorra com segurança, transparência, fiscalização adequada e respeito às melhores práticas internacionais.

A audiência pública permitirá reunir especialistas para debater o potencial brasileiro, os riscos e salvaguardas ambientais, a experiência internacional, o papel da regulação e as oportunidades econômicas e energéticas associadas ao fraturamento hidráulico.

Trata-se, portanto, de tema diretamente relacionado às competências desta Comissão, por envolver planejamento energético, exploração e produção de petróleo e gás natural, segurança do abastecimento, infraestrutura produtiva, ambiente de investimentos e desenvolvimento regional sustentável.

Sala da Comissão, 15 de maio de 2026.

Senador Laércio Oliveira
(PP - SE)



14



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Marcos Rogério

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Requer que sejam prestadas, pelo Senhor Presidente da Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL, Carlos Manuel Baigorri, informações acerca do andamento do processo de implantação, ativação e disponibilização do serviço de telefonia móvel nos distritos de União Bandeirantes e Rio Pardo, no Estado de Rondônia.

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 Presidente da Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL, Carlos Manuel Baigorri, informações acerca do andamento do processo de implantação, ativação e disponibilização do serviço de telefonia móvel nos distritos de União Bandeirantes e Rio Pardo, no Estado de Rondônia.

Nestes termos, solicita-se o envio de esclarecimentos quanto aos seguintes questionamentos:

I – Qual a situação atual dos processos administrativos, regulatórios e operacionais relacionados à implantação e ativação do serviço de telefonia móvel nos distritos de União Bandeirantes e Rio Pardo?

II – Quais operadoras são responsáveis pela implementação, ativação e prestação do serviço nas referidas localidades?



III – A infraestrutura física necessária à prestação do serviço já foi integralmente instalada, incluindo torres, equipamentos, enlaces e demais estruturas técnicas?

IV – Já houve autorização regulatória para início da operação e, em caso negativo, quais pendências impedem a ativação do serviço?

V – Qual o cronograma originalmente previsto para início da operação e qual a previsão atualmente vigente?

VI – Quais tecnologias de conectividade serão efetivamente disponibilizadas à população local?

VII – Existem entraves técnicos, regulatórios, operacionais, contratuais ou de qualquer outra natureza que estejam impedindo ou retardando a efetiva prestação do serviço?

VIII – Quais medidas fiscalizatórias e providências regulatórias foram adotadas pela ANATEL para acompanhar a implementação da conectividade nessas localidades?

IX – Qual a previsão objetiva para o início efetivo da prestação regular dos serviços de telefonia móvel e internet móvel à população?

JUSTIFICAÇÃO

Os distritos de União Bandeirantes e Rio Pardo, localizados no Estado de Rondônia, enfrentam histórica carência de infraestrutura de telecomunicações, situação que compromete diretamente a comunicação da população, o acesso a serviços públicos, a atividade econômica local, a segurança pública, o atendimento em saúde, a educação e a própria integração territorial dessas comunidades.



Embora haja informações de que iniciativas voltadas à implantação da infraestrutura de telefonia móvel tenham sido anunciadas e, inclusive, com notícia de instalação de estruturas físicas, persiste a necessidade de esclarecimento oficial quanto ao real estágio do processo, especialmente no que se refere à efetiva ativação do serviço e à entrega concreta da conectividade à população.

Não basta a simples instalação física da infraestrutura se o serviço não estiver plenamente operacional e disponível aos cidadãos. A Comissão de Serviços de Infraestrutura possui competência institucional para acompanhar políticas públicas relacionadas à infraestrutura nacional, inclusive telecomunicações, razão pela qual se faz necessário obter informações oficiais, detalhadas e documentadas da autoridade reguladora competente.

O presente requerimento busca conferir transparência, controle institucional e acompanhamento efetivo da implementação da política pública de conectividade nessas localidades, permitindo identificar eventual existência de entraves regulatórios, técnicos ou operacionais, bem como os responsáveis pelas providências necessárias à conclusão do processo.

Diante da inequívoca relevância social, econômica e estratégica da matéria, justifica-se o encaminhamento do presente pedido de informações à Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL.

Pelo exposto, solicito aos Pares apoio na aprovação do presente Requerimento.

Sala das Comissões, 15 de maio de 2026.

Senador Marcos Rogério
(PL - RO)



15



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Marcos Rogério

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Requeiro, nos termos do art. 90, inciso XIII, e art. 142 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de diligência externa na rodovia RO-383, no município de Cacoal/RO, com o objetivo de verificar as condições da rodovia, bem como o andamento, a qualidade do projeto e a conformidade técnica dos serviços executados.

JUSTIFICAÇÃO

A presente diligência externa justifica-se diante da necessidade de apuração técnica e fiscalizatória acerca das condições da rodovia RO-383, no município de Cacoal/RO, especialmente no trecho de acesso ao Residencial Buritis, onde reportagens recentes da imprensa local apontam deterioração precoce do pavimento, presença de buracos, riscos à segurança dos usuários e questionamentos quanto à qualidade da execução da obra.

Conforme noticiado, a intervenção foi iniciada com recursos federais e, posteriormente, recebeu complementação de serviços custeada com recursos próprios da Prefeitura de Cacoal. Apesar disso, em período inferior a um ano da execução dos serviços, a rodovia já apresenta sinais relevantes de degradação, circunstância que recomenda a atuação fiscalizatória do Senado Federal, em especial desta Comissão de Serviços de Infraestrutura, diante da possível existência de falhas de planejamento, projeto, execução, fiscalização ou manutenção.



A RO-383 possui importância estratégica para a mobilidade regional, para o deslocamento diário da população, para o acesso a áreas residenciais e para o escoamento da produção local. A deterioração prematura de obra pública dessa natureza, além de comprometer a segurança dos usuários, pode representar inadequada aplicação de recursos públicos e prejuízo à eficiência da infraestrutura rodoviária entregue à população.

Nesse contexto, a diligência deverá verificar, de forma técnica, o andamento, a qualidade e a conformidade dos serviços executados, especialmente em relação ao projeto aprovado, às especificações técnicas previstas, aos materiais empregados, à execução realizada e às condições atuais do pavimento. Também se mostra necessário apurar se os problemas identificados decorrem de erro de projeto, falha de execução, deficiência na fiscalização contratual, inadequação dos materiais utilizados, insuficiência de drenagem, ausência de manutenção ou qualquer outra falha técnica ou administrativa relevante.

Assim, a realização da diligência permitirá reunir elementos objetivos para subsidiar a atuação desta Comissão, inclusive quanto à eventual necessidade de encaminhamento dos achados aos órgãos competentes de controle, fiscalização e responsabilização, de modo a assegurar a correta aplicação dos recursos públicos, a transparência da execução da obra e a adoção das providências necessárias para a solução dos problemas identificados.

Diante do exposto, peço aprovação do presente requerimento.

Sala da Comissão, 14 de maio de 2026.

Senador Marcos Rogério
(PL - RO)

