



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 4ª REUNIÃO

(4ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura)

**14/04/2026
TERÇA-FEIRA
às 09 horas**

PRESIDENTE: Senador Marcos Rogério



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**4ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 4ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 14/04/2026.**

4ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA

terça-feira, às 09 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PLS 187/2017 - Não Terminativo -	SENADOR LAÉRCIO OLIVEIRA	12
2	PL 4972/2024 - Não Terminativo -	SENADOR JAIME BAGATTOLI	39
3	PL 5594/2025 - Não Terminativo -	SENADOR MARCOS ROGÉRIO	48
4	PL 5646/2025 - Não Terminativo -	SENADOR MARCOS ROGÉRIO	60
5	PL 4229/2025 - Terminativo -	SENADOR JAYME CAMPOS	76
6	PL 6412/2025 - Terminativo -	SENADOR JAYME CAMPOS	84

7	REQ 4/2026 - CI - Não Terminativo -		94
8	REQ 9/2026 - CI - Não Terminativo -		98
9	REQ 10/2026 - CI - Não Terminativo -		100
10	REQ 11/2026 - CI - Não Terminativo -		102
11	REQ 13/2026 - CI - Não Terminativo -		104
12	REQ 14/2026 - CI - Não Terminativo -		106
13	REQ 15/2026 - CI - Não Terminativo -		110
14	REQ 16/2026 - CI - Não Terminativo -		112
15	REQ 17/2026 - CI - Não Terminativo -		116
16	REQ 18/2026 - CI - Não Terminativo -		119
17	REQ 19/2026 - CI - Não Terminativo -		122

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Marcos Rogério

Vice-Presidente: VAGO

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE(S)
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(UNIÃO)(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
VAGO(4)(21)(20)(25)		5 Lucas Barreto(PSD)(4)	AP 3303-4851
Bloco Parlamentar Vanguarda(PL, NOVO)			
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 Jorge Seif(PL)(2)(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-BLEMO).
- (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.

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 14 de abril de 2026
(terça-feira)
às 09h

PAUTA

4ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

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

Atualizações:

1. Inclusão de matérias (08/04/2026 15:17)
2. Inclusão de matérias (09/04/2026 16:49)
3. Inclusão de matérias (09/04/2026 17:17)
4. Inclusão de novo relatório (13/04/2026 14:47)

PAUTA

ITEM 1

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 187, DE 2017

- Não Terminativo -

Dá nova redação às Leis nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, nº 8.080, de 19 de setembro de 1990 e 12.858, de 9 de setembro de 2013,, para reduzir as tarifas de fornecimento de energia elétrica às unidades consumidoras residenciais nas quais habite paciente incluído em assistência de atenção ou internação domiciliar, no âmbito do SUS, que requeira o uso continuado de aparelhos, equipamentos ou instrumentos consumidores de energia elétrica, e dá outras providências.

Autoria: Senador Romário

Relatoria: Senador Laércio Oliveira

Relatório: Pela aprovação

Observações:

1. A matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Sociais, em decisão terminativa.

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Parecer \(CAE\)](#)

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

ITEM 2

PROJETO DE LEI Nº 4972, DE 2024

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 9.445, de 14 de março de 1997, para ampliar a abrangência da subvenção econômica às embarcações brasileiras de pesca.

Autoria: Senador Sérgio Petecão

Relatoria: Senador Jaime Bagattoli

Relatório: Pela aprovação

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

ITEM 3

PROJETO DE LEI Nº 5594, DE 2025

- Não Terminativo -

Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para agravar as penas do crime de atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo, prever formas qualificadas quando da ocorrência de resultado lesivo e aperfeiçoar a modalidade culposa.

Autoria: Senador Flávio Bolsonaro

Relatoria: Senador Marcos Rogério

Relatório: Pela aprovação

Textos da pauta:

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

ITEM 4**PROJETO DE LEI Nº 5646, DE 2025****- Não Terminativo -**

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para dispor sobre a interceptação, neutralização e abate de Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP) por órgãos de segurança pública, bem como para regulamentar o emprego de Contramedidas Anti-Drones (CAD) no território nacional, em situações de ameaça à segurança pública, à vida humana ou à ordem nacional.

Autoria: Senador Flávio Bolsonaro

Relatoria: Senador Marcos Rogério

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Textos da pauta:

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

ITEM 5**PROJETO DE LEI Nº 4229, DE 2025****- Terminativo -**

Denomina "Rodovia Professor Gerson Luiz Bicego" trecho da rodovia BR-163, no município de Sorriso, no estado de Mato Grosso.

Autoria: Senador Wellington Fagundes

Relatoria: Senador Jayme Campos

Relatório: Pela aprovação

Textos da pauta:

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

ITEM 6**PROJETO DE LEI Nº 6412, DE 2025****- Terminativo -**

Institui o Dia do Mecânico de Manutenção Aeronáutica - MMA, em reconhecimento aos profissionais de manutenção aeronáutica.

Autoria: Senador Astronauta Marcos Pontes

Relatoria: Senador Jayme Campos

Relatório: Pela aprovação

Textos da pauta:

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

ITEM 7**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 4, DE 2026**

Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de instruir o PL 4443/2025, que “dispõe sobre a Política Nacional de Minerais Críticos e Estratégicos”.

Autoria: Senador Wilder Moraes

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 8

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 9, DE 2026

Requer aditamento ao REQ nº 3/2026 – CI, para inclusão como convidado do senhor Mário Povia, Diretor-Presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura – IBI.

Autoria: Senador Esperidião Amin

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 9

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 10, DE 2026

Requer aditamento ao REQ 3/2026 - CI, para inclusão como convidados dos senhores Jesualdo Conceição da Silva, Diretor-Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP, e Sérgio Aquino, Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias – FENOP.

Autoria: Senador Wellington Fagundes

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 10

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 11, DE 2026

Requer aditamento ao REQ 4/2026 - CI, para substituir o convidado anteriormente indicado, Fernando Azevedo e Silva, pelo atual presidente do Instituto Brasileiro de Mineração - IBRAM, Pablo Cesário.

Autoria: Senador Wilder Moraes

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 11

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 13, DE 2026

Requer aditamento ao REQ nº 3/2026 – CI, para inclusão como convidado de um representante da Confederação Nacional da Agricultura - CNA.

Autoria: Senador Zequinha Marinho

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 12****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 14, DE 2026**

Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de debater sobre as constantes quedas e oscilações de energia elétrica no estado do Paraná, no âmbito da atuação da Copel.

Autoria: Senador Sergio Moro

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 13****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 15, DE 2026**

Requer aditamento do REQ 4/2026-CI, para incluir entre os convidados a senhora Rafaela Guedes e o senhor Caique Souza.

Autoria: Senador Wilder Moraes

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 14****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 16, DE 2026**

Requer a realização de audiência pública, em conjunto com a Comissão de Assuntos Econômicos e a Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor, com o objetivo de debater a fragilização da cadeia de distribuição de combustíveis no Brasil, os impactos sobre preços e abastecimento, e as alternativas de intervenção estatal no setor.

Autoria: Senador Beto Faro

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 15****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 17, DE 2026**

Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de debater políticas de promoção da conectividade aérea em regiões isoladas ou socioeconomicamente vulneráveis.

Autoria: Senador Chico Rodrigues

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 16****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 18, DE 2026**

Requer que sejam prestadas, pelo Senhor Diretor-Geral da Agência Nacional de

Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio, informações sobre modelagem de tráfego e da formação das tarifas de pedágio no âmbito da concessão da BR-364/RO.

Autoria: Senador Marcos Rogério

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 17

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 19, DE 2026

Requer que sejam prestadas, pelo Senhor Diretor-Geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Artur Watt Neto, informações sobre a Consulta Pública nº 3/2026 da ANP, voltada à definição da BRA, dos planos de investimentos e dos custos operacionais das transportadoras GOM, TSB, TBG, NTS e TAG para o ciclo tarifário 2026–2030.

Autoria: Senador Marcos Rogério

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

1

PARECER N° , DE 2025

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA (CI), sobre o Projeto de Lei do Senado n° 187, de 2017, do Senador Romário, que dá nova redação às Leis n° 12.212, de 20 de janeiro de 2010, n° 8.080, de 19 de setembro de 1990 e 12.858, de 9 de setembro de 2013, para reduzir as tarifas de fornecimento de energia elétrica às unidades consumidoras residenciais nas quais habite paciente incluído em assistência de atenção ou internação domiciliar, no âmbito do SUS, que requeira o uso continuado de aparelhos, equipamentos ou instrumentos consumidores de energia elétrica, e dá outras providências.

Relator: Senador **LAÉRCIO OLIVEIRA**

I – RELATÓRIO

Vem à apreciação desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei do Senado (PLS) n° 187, de 2017, de autoria do Senador Romário, que *dá nova redação às Leis n° 12.212, de 20 de janeiro de 2010, n° 8.080, de 19 de setembro de 1990 e 12.858, de 9 de setembro de 2013, para reduzir as tarifas de fornecimento de energia elétrica às unidades consumidoras residenciais nas quais habite paciente incluído em assistência de atenção ou internação domiciliar, no âmbito do SUS, que requeira o uso continuado de aparelhos, equipamentos ou instrumentos consumidores de energia elétrica, e dá outras providências.*

O PLS, na forma do Substitutivo aprovado na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), dispõe de cinco artigos. O **art. 1°** promove alterações no art. 2° da Lei n° 12.212, de 2010, que trata da Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE), para ampliar suas hipóteses de concessão e redefinir a forma de custeio.

O § 1º desse dispositivo amplia o benefício, incluindo, de forma excepcional, uma nova categoria de beneficiários da TSEE - famílias inscritas no CadÚnico, com renda mensal de até quatro salários-mínimos, e que tenham em sua composição pessoa com doença ou patologia que exija uso contínuo de equipamentos elétricos (respiradores, bombas de infusão etc.), com o objetivo de atender famílias em que a necessidade médica gera consumo obrigatório e elevado de energia. O § 6º cria novo modelo de custeio, definindo que o custo da TSEE destinada a essa nova categoria será financiado pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) exclusivamente com recursos do Fundo Social, conforme regras da Lei nº 12.858, de 2013, não gerando impacto nas demais fontes da CDE e garantindo neutralidade tarifária.

O § 7º proíbe o uso dos recursos previstos nos incisos I a V do § 1º do art. 13 da Lei nº 10.438, de 2002, para custear essa ampliação da TSEE. Isso significa que os demais consumidores não serão responsáveis por financiar essa despesa, impedindo que ela seja repassada à conta de luz. O § 8º estabelece que o repasse dos recursos só poderá ocorrer se houver prévio aporte do Fundo Social à CDE em valor igual ou maior ao necessário. Esse dispositivo impede a criação de despesa sem lastro financeiro.

Adicionalmente, o **art. 2º** promove alterações na Lei nº 8.080, de 1990, atualizando regras sobre atendimento e internação domiciliar no SUS, ampliando direitos e responsabilidades. O § 1º esclarece que procedimentos domiciliares incluem aparelhos e equipamentos que consomem energia elétrica, essenciais a pacientes com doenças crônicas ou restrições severas, havendo conexão com o novo benefício da TSEE criado pelo art. 1º supramencionado.

O § 2º desse dispositivo define que o atendimento pode ser realizado por equipes multidisciplinares, contemplando prevenção, terapia, reabilitação e emergências. Fortalece a abordagem integrada do cuidado. No § 3º é disposto que a internação domiciliar somente será realizada mediante indicação médica e concordância do paciente ou da família, ou indicação de equipes multidisciplinares. No § 4º é estabelecido que a responsabilidade civil pelo atendimento será proporcional à atuação de cada profissional da equipe, quando comprovado dolo, criando-se limite claro para imputação de responsabilidade em atendimentos compartilhados.

Ademais, o **art. 3º** do PLS inclui o art. 4º-A na Lei nº 12.858, de 2013, que dispõe sobre o Fundo Social, criando um dispositivo específico que vincula o Fundo Social ao custeio da TSEE para famílias com pacientes

dependentes de equipamentos elétricos e consolida a fonte de receita, evitando expansão de subsídios pagos pela tarifa de energia.

O **art. 4º** do PLS altera a Lei nº 10.438, de 2002, que trata da CDE, reorganizando o financiamento da TSEE no âmbito da CDE. O inciso II do art. 13 indica que o custeio da TSEE observará a regra nova do § 6º do art. 2º da Lei nº 12.212, de 2010, que foi inserido pelo art. 1º supra, conferindo coerência sistêmica às leis correlatas. No § 1º são acrescentadas novas fontes de recursos, incluindo recursos do Fundo Social, conforme o novo art. 4º-A da Lei nº 12.858, de 2013, tornando o Fundo Social fonte oficial da CDE, sem impactar demais fontes tarifárias.

Finalmente, o **art. 5º** do PLS dispõe sobre o início da vigência da respectiva lei, que é de 12 meses após a sua publicação. Esse prazo permitirá que sejam realizados ajustes administrativos do SUS, da ANEEL e das distribuidoras, além de regulamentação dos critérios médicos e organização do fluxo financeiro entre Fundo Social e CDE.

O Projeto de Lei do Senado nº 187, de 2017, teve sua tramitação iniciada com leitura em plenário e distribuição às Comissões de Assuntos Econômicos (CAE), à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) e à Comissão de Assuntos Sociais (CAS), sendo esta última responsável pela decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas ao PLS.

Na CAE, o PLS passou por sucessivas designações e redistribuições de relatores entre 2017 e 2019, além de pedido de informações sobre impacto orçamentário. Em 2022, o relator Rogério Carvalho apresentou substitutivo, posteriormente aprovado por essa Comissão em 17/05/2022, sob relatoria “*ad hoc*” do senador Esperidião Amin.

O substitutivo manteve o mecanismo de inscrição no CadÚnico como requisito, reduzindo riscos de fraude, mas não limitou o benefício a pacientes atendidos pelo SUS, bastando que a doença exija uso contínuo de equipamentos. Além disso, organizou corretamente o financiamento ao vincular o custeio do benefício ao Fundo Social por intermédio da CDE, criando regras claras de aporte, vedação de outras fontes e ajustes nas leis pertinentes. Também trouxe maior precisão normativa e estrutura financeira mais robusta, com previsão de vigência após doze meses. Assim, o segundo texto demonstra maior coerência legislativa e técnica.

Com a aprovação do substitutivo, a matéria foi enviada à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI). Nessa Comissão, o projeto foi recebido em maio de 2022, mas acabou arquivado ao final da legislatura em 22/12/2022, nos termos do Regimento Interno. Em fevereiro de 2023, foi apresentado requerimento para desarquivamento, aprovado em plenário em 15/03/2023, permitindo o retorno da matéria ao exame da CI e, posteriormente, da CAS. Em março de 2023, o projeto foi novamente recebido pela CI, ainda aguardando designação de relator. Em 15/09/2025, o senador Laércio Oliveira foi designado relator na CI.

II – ANÁLISE

Sob a ótica da constitucionalidade, o PLS cumpre os requisitos formais e materiais, dado que: i) à União compete privativamente legislar sobre energia, nos termos do inciso IV do art. 22 da Constituição Federal (CF); ii) ao Congresso Nacional é assegurada a competência para dispor sobre as matérias atribuídas à União, conforme o *caput* do art. 48 da CF; iii) o PLS em tela, quanto ao conteúdo, não viola cláusulas pétreas; e iv) não há vício de iniciativa parlamentar.

Quanto à regimentalidade, considerando os termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), cabe à CI 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*, como energia elétrica. A matéria trata, entre outros assuntos, de aplicar, no atendimento médico domiciliar, a Lei da Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE), para possibilitar desconto nas tarifas de energia elétrica de unidades residenciais de famílias com baixa renda, nas quais habite paciente em regime de internação domiciliar, no âmbito do Sistema Único de Saúde (SUS), que requeira o uso continuado de equipamentos elétricos. Evidencia-se, pois, a competência desta CI para apreciar a matéria.

O PLS, ainda, obedece aos requisitos de juridicidade, que compreende a abstratividade, coercibilidade, generalidade, imperatividade e inovação da ordem legal.

No que tange à técnica legislativa, não foram evidenciados ajustes a serem feitos, e, quanto a aspectos fiscais da matéria, a proposição já foi objeto

de análise na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), onde não foram identificados impactos relevantes sobre as contas públicas.

Quanto ao mérito, o PLS nº 187, de 2017, reflete a preocupação do autor em ampliar o acesso ao atendimento e à internação domiciliares, especialmente para pacientes que, por limitações temporárias ou permanentes decorrentes de suas enfermidades, enfrentam dificuldades para se deslocar a unidades de saúde. O PLS procura garantir às pessoas, especialmente as de baixa renda, melhores condições de acesso aos serviços de saúde, nos termos do art. 6º da Constituição Federal.

Nesse contexto, destaca-se que o atendimento domiciliar vem assumindo papel crescente no tratamento de diferentes doenças, com vantagens como a redução de custos, a mitigação do risco de infecções hospitalares e o aumento do tempo de permanência do paciente no ambiente familiar, considerando o entendimento, hoje dominante no meio médico, de que a recuperação do paciente pode se dar de forma mais adequada e célere fora do ambiente hospitalar.

Ademais, a atuação de equipes multidisciplinares nesse tipo de cuidado reforça o entendimento de que o processo de atenção à saúde deva ser integrado. Nas situações em que o tratamento exige uso contínuo de equipamentos dependentes de energia elétrica, os custos podem comprometer a viabilidade desse tipo de iniciativa quando utilizado o modelo de atendimento para famílias de baixa renda. Por esse motivo, a extensão da aplicação da Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE) justifica-se a esses pacientes, garantindo a continuidade e eficácia do atendimento domiciliar no âmbito do Sistema Único de Saúde (SUS).

No intuito de evitar que a ampliação dos custos da TSEE onere os demais consumidores, como seria o caso se o subsídio adicional fosse financiado integralmente pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), a proposta indica, como fonte alternativa de custeio, o Fundo Social, criado pela Lei nº 12.351, de 2010, e destinado, entre outras finalidades, ao financiamento de políticas de saúde, nos termos da Lei nº 12.858, de 2013.

No entanto, entendemos que se faz necessário alguns ajustes redacionais, para melhor adequação do projeto. E que atendem as demandas do Ministério de Minas e Energia.

No primeiro ajuste, substituímos a palavra “desta” por “daquela”, para fazer a correta referência à lei citada no inciso. E por fim, a renumeração do inciso “VII” para inciso “X”, pois, durante a tramitação do projeto, outros incisos foram inseridos no artigo 13 em questão.

III – VOTO

Em face do exposto, nosso voto é pela constitucionalidade, regimentalidade, juridicidade, adequação orçamentária e técnica legislativa adequada do Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 187, de 2017, e, no mérito, pela sua aprovação com a seguinte emenda de redação:

EMENDA -CI (SUBSTITUTIVO)

(Ao PLS 187, de 2017)

Dá nova redação às Leis nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, nº 8.080, de 19 de setembro de 1990 e 12.858, de 9 de setembro de 2013, para reduzir as tarifas de fornecimento de energia elétrica às unidades consumidoras residenciais nas quais habite paciente incluído em assistência de atenção ou internação domiciliar, que requeira o uso continuado de aparelhos, equipamentos ou instrumentos consumidores de energia elétrica, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 4º O inciso II e o § 1º do art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art.13.....

II - garantir recursos para atendimento da subvenção

econômica destinada ao custeio da Tarifa Social de Energia Elétrica de que trata a Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, observado o disposto no § 6º do art. 2º daquela Lei;

.....
.....

X - do Fundo Social, nos termos do art. 4º-A da Lei nº 12.858, de 9 de setembro de 2013.”

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 22, DE 2022

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 187, de 2017, do Senador Romário, que dá nova redação às Leis nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, nº 8.080, de 19 de setembro de 1990 e 12.858, de 9 de setembro de 2013,, para reduzir as tarifas de fornecimento de energia elétrica às unidades consumidoras residenciais nas quais habite paciente incluído em assistência de atenção ou internação domiciliar, no âmbito do SUS, que requeira o uso continuado de aparelhos, equipamentos ou instrumentos consumidores de energia elétrica, e dá outras providências.

PRESIDENTE EVENTUAL: Senador Vanderlan Cardoso

RELATOR: Senador Rogério Carvalho

RELATOR ADHOC: Senador Esperidião Amin

17 de Maio de 2022



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Rogério Carvalho

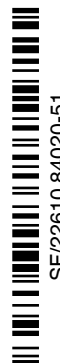
PARECER N° , DE 2021

Da Comissão de Assuntos Econômicos e PLENÁRIO, sobre o Projeto de Lei do Senado n° 187, de 2017, que dá nova redação às Leis n° 12.212, de 20 de janeiro de 2010, n° 8.080, de 19 de setembro de 1990 e 12.858, de 9 de setembro de 2013, para reduzir as tarifas de fornecimento de energia elétrica às unidades consumidoras residenciais nas quais habite paciente incluído em assistência de atenção ou internação domiciliar, no âmbito do SUS, que requeira o uso continuado de aparelhos, equipamentos ou instrumentos consumidores de energia elétrica, e dá outras providências.

Relator: Senador **ROGÉRIO CARVALHO**

I – RELATÓRIO

Vem para análise da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei do Senado (PLS) n° 187, de 2017, de autoria do Senador Romário, que altera: a Lei Orgânica da Saúde, para acrescentar, no atendimento domiciliar, o uso de equipamentos ou instrumento necessários ao cuidado integral do paciente; e a Lei da Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE), para possibilitar desconto de 10% a 65% nas tarifas de energia elétrica de unidade residencial de famílias com renda de até quatro salários mínimos, nas quais habite paciente em regime de internação domiciliar, no âmbito do Sistema Único de Saúde (SUS), que requeira o uso continuado desses equipamentos.



SF/22610.84020-51

O art. 1º do PLS nº 187, de 2017, altera o art. 2º da Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010. Faculta, com essa modificação, à unidade consumidora residencial habitada por família com baixa renda (até quatro salários mínimos ao mês), cujo membro seja paciente incluído em assistência de atenção ou internação domiciliar, no âmbito do SUS, requerer o uso continuado de aparelhos, equipamentos ou instrumentos consumidores de energia elétrica com o benefício da TSEE. Nesse caso, a unidade consumidora será beneficiada com desconto de 10% até 65% sobre o montante médio que exceder o seu consumo médio, apurado nos doze meses anteriores ao reconhecimento do direito à tarifa.

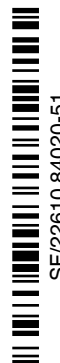
O art. 2º do PLS nº 187, de 2017, dispõe que o art. 19-I da Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990, passa a vigorar com nova redação, de forma a estabelecer, em seu § 1º, quais tratamentos se incluem no benefício supramencionado. O texto compreende a modalidade de assistência de atendimento e internação domiciliares, os procedimentos médicos, de enfermagem, fisioterapêuticos, psicológicos e de assistência social, bem como o uso de aparelhos, equipamentos ou instrumentos consumidores de energia elétrica, entre outros procedimentos e dispositivos necessários ao cuidado integral dos pacientes em seu domicílio.

No § 2º do mesmo artigo, compreende-se que o atendimento e a internação domiciliares poderão ser realizados por equipes multidisciplinares que atuarão nos níveis da medicina preventiva, terapêutica, reabilitadora, e de emergência. No § 3º desse artigo, informa-se que a internação domiciliar só poderá ser realizada por indicação médica, com expressa concordância do paciente, ou pela sua família, e o atendimento domiciliar poderá ser realizado por indicação de equipes multidisciplinares. O § 4º subsequente dispõe que a responsabilidade civil decorrente de atendimento e internação domiciliar é proporcional à atuação de cada profissional integrante da equipe multidisciplinar, em caso de dolo comprovado.

Por sua vez, o art. 3º altera a Lei nº 12.858, de 9 de setembro de 2013, e dispõe que a TSEE tratada no dispositivo em tela será custeada pelo Fundo Social.

O art. 4º estabelece a cláusula de vigência.

A proposição tramita pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE). Posteriormente será remetida à Comissão de Assuntos Sociais (CAS), em decisão terminativa.



Na CAE, não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Compete à CAE, nos termos do art. 99 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), manifestar-se sobre aspecto econômico e financeiro de qualquer matéria que lhe seja submetida por despacho do Presidente, por deliberação do Plenário, ou por consulta de comissão, e, ainda, quando, em virtude desses aspectos, houver recurso de decisão terminativa de comissão para o Plenário.

O PLS nº 187, de 2017, demonstra a preocupação de seu autor com o atendimento médico e a internação domiciliares, indicados para pacientes com dificuldades de acessar uma unidade de saúde por limitações temporárias ou definitivas impostas pela própria natureza de sua enfermidade. Procura-se dar a esses pacientes, que se encontram em situação desfavorável de saúde, sobretudo aqueles de baixa renda, maior facilidade de acesso à saúde, em consonância com os termos do art. 6º da Constituição Federal.

Os atendimentos domiciliares de saúde têm ganhado muito espaço nos tratamentos de doenças de diversos tipos. Há benefícios trazidos por esse tipo de tratamento, tais como menores custos envolvidos, inclusive para o Poder Público, a redução de riscos de infecção hospitalar, e a proximidade da pessoa enferma com o lar e a sua família. Tem sido muito bem aceita a ideia de que, com o avanço da medicina, o ambiente hospitalar não é o único capaz de fornecer condições para a boa recuperação do paciente. Nesse interim, o tratamento residencial figura como alternativa eficaz, trazendo benefícios para uma recuperação mais rápida, considerando que o paciente se recupera em ambiente conhecido, próximo a pessoas já familiarizadas com a sua situação. Também, deve-se considerar que esse tipo de tratamento reduz as despesas do Governo no âmbito do SUS.

Ainda, a participação de equipes multidisciplinares no atendimento residencial é consentânea com o entendimento atual de que o médico não é mais o único ator no processo de cuidado a saúde. No entanto, para assegurar a efetiva prestação do serviço em domicílio, havendo a necessidade de utilização de aparelhos, equipamentos e instrumentos que demandem consumo de energia elétrica, deve-se evitar que os respectivos custos inviabilizem o tratamento dos pacientes de renda mais baixa, frustrando o atingimento dos objetivos do SUS. Nesse sentido, justifica-se a extensão da TSEE para a parcela da população com baixa renda, que tenha

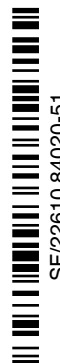


como escopo portadores de doença ou patologia cujo tratamento requeira o uso continuado de aparelhos, equipamentos ou instrumentos que, para o seu funcionamento, demandem consumo de energia elétrica.

O PLS procura não onerar os demais consumidores de energia elétrica, que, mediante o uso de recursos da Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), teriam que arcar com o aumento dos subsídios da TSEE para o objetivo ora discutido. Indicou-se, pois, nova fonte de custeio: o Fundo Social. Criado pela Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, esse Fundo constitui fonte de recursos, entre outras finalidades, para programas na área de saúde, conforme estabelecido pela Lei n.º 12.858, de 9 de setembro de 2013.

Além disso, no caso do art. 1º do PLS nº 187, de 2017, as inovações legais trazidas resultam, por um lado, na ampliação do universo de famílias elegíveis ao desconto porque exclui a exigência do Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico) e aumenta o limite de renda. Tal mudança pode, porém, trazer mais desafios para a fiscalização, tendo em vista que, atualmente, são feitos cruzamentos de informações dos beneficiários da TSEE com os inscritos no CadÚnico. Ou seja, a exclusão da exigência de inscrição no CadÚnico pode dificultar a fiscalização de eventuais fraudes. Por outro lado, as alterações trazidas à lei restringem os potenciais beneficiários, uma vez que afasta aqueles atendidos pela rede privada, o que seria algo não isonômico porque há população de baixa renda sendo atendida por planos de saúde privados. Nesse caso, também vislumbramos dificuldades de fiscalização e a imposição de custos ao Estado nesse processo. Além das questões envolvendo a fiscalização, tem-se, como efeito final sobre o montante de subsídios, a incerteza. Seria necessário encaminhar Requerimento de Informações ao Ministério de Minas e Energia para identificar se há informações sobre a quantidade de famílias que seriam incluídas e que seriam excluídas.

Outrossim, nos termos do PLS, os descontos incidiriam apenas sobre o excedente à média de consumo dos doze meses anteriores ao início do exercício do direito, e não mais sobre o consumo total, como é atualmente. Há, porém, uma imprecisão no texto, que também dificulta identificar se haverá ou não aumento no montante de subsídio a ser pago. Não se evidencia a intenção do autor do PLS ao determinar que o desconto incida apenas sobre a parcela de consumo que exceder o consumo médio da unidade nos 12 meses anteriores ao reconhecimento do direito à tarifa social. Não fica claro, pois, se a TSEE aos novos beneficiários incidente sobre o excedente depende



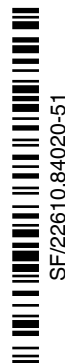
do fato de que a família já seja beneficiária dessa tarifa; dessa incerteza surgem diferentes resultados possíveis.

No caso do art. 2º do PLS nº 187, de 2017, há problemas de técnica legislativa em que a solução pode passar por uma emenda de redação: a linha de pontos entre o § 1º e o § 2º não deveria existir, pois não existe um parágrafo entre ambos. Também, as alterações propostas neste art. 19-I são da competência da Comissão de Assuntos Sociais (CAS) e não da Comissão de Assuntos Econômicos, e por isso não se farão comentários de mérito a respeito desse artigo neste momento do processo.

Quanto ao art. 3º do PLS nº 187, de 2017, há uma omissão da palavra “pelo” na escrita do dispositivo que carece de correção, mais especificamente, na expressão “custeada pelo Fundo Social.” Há, ainda, a necessidade de adequação de técnica legislativa na forma final do dispositivo, bem como na necessidade de realocação do art. 4º-A. Faz mais sentido incluir esse dispositivo na Lei nº 12.212, de 2010. Além disso, deveria haver inclusão de referência a esse dispositivo na Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, e não na Lei nº 12.858, de 2013. Esta última trata de alguns recursos específicos da exploração de petróleo e gás natural, mesmo quando menciona o Fundo Social.

Há, ainda, o risco de se interpretar que os recursos para essa modalidade de TSEE tenham que sair da parte dos recursos que iria para estados e municípios, os quais deveriam repassar o valor do subsídio diretamente às distribuidoras. O melhor é que haja clareza de que os recursos para essa finalidade sairão diretamente do Fundo Social. Logo, a Lei nº 12.351, de 2010, deveria determinar o custeio pelo Fundo Social, no âmbito da finalidade de destinar recursos a saúde, da TSEE para pessoas doentes e que precisem de equipamentos médicos em casa.

Pela legislação em vigor, os subsídios na tarifa de energia elétrica para pacientes do SUS com atendimento domiciliar são arcados pelos consumidores de outras classes de consumo, mediante a Conta de Desenvolvimento Energético (CDE). Trata-se, pois, de um subsídio cruzado. A principal alteração que o art. 3º do PLS propõe na legislação é que esses subsídios deixem de ser custeados pelos consumidores de energia elétrica e passem a ser custeados pelo Tesouro Nacional, por meio do Fundo Social, criado pela Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010. Ou seja, o PLS tem o potencial de reduzir as tarifas de energia elétrica, independentemente de seu impacto no montante de subsídios.

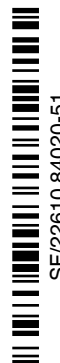


Considerando a análise acima, sugere-se, finalmente, que sejam feitas modificações para a melhoria qualitativa e de adequação do PLS às finalidades pretendidas. Nesse interim, recomenda-se, no tocante ao art. 1º do PLS, a manutenção da exigência de inscrição no CadÚnico dos respectivos beneficiários, o fim da exigência de tratamento médico no âmbito do SUS, que não seja utilizado o consumo médio mensal passado como parâmetro para os descontos associados à TSEE, que o benefício seja condicionado a aportes do Fundo Social na CDE (que os transferirá às distribuidoras de energia elétrica), e que sejam promovidos ajustes de técnica legislativa, tais como foram suscitados nesta análise.

Finalmente, no âmbito de suas competências, cabe a esta Comissão a análise do impacto financeiro em caso de aprovação do PLS em análise.

Segundo posicionamento da Consultoria de Orçamentos e Fiscalização (CONORF), com relação ao subsídio médio previsto com o projeto, cabe salientar que, dos cerca de 70.000.000 (setenta milhões) de consumidores residenciais atendidos pelo sistema, menos de 0,01% desse universo faz jus à percepção do benefício em tela. Ainda, para uma análise mais precisa, utilizamos como base o subsídio médio para pessoas com deficiência apurado pela ANEEL no mês de dezembro de 2017. Nesse mês, por exemplo, foram fornecidos subsídios de R\$ 146.918,08 (aproximadamente R\$ 1.763.000,00 ao ano), sendo atendidas 5.095 famílias, o que resulta num desconto médio mensal de R\$ 28,84 por família beneficiada em âmbito nacional.

Pelo PLS, o autor flexibiliza os requisitos de alcance do benefício, passando das pessoas que ganham até três salários mínimos para pessoas que ganham até quatro salários mínimos, o que aumenta o valor do subsídio total oferecido. Contudo, o autor, a priori, restringiu o número de beneficiários ao estabelecer a condição de que o beneficiário seja paciente do SUS para fazer jus ao benefício, o que reduz o valor do benefício. Mesmo sem essa restrição quanto ao SUS, o aumento supracitado será pouco expressivo. Pode-se esperar, em suma, que o efeito da medida tenha impacto pouco ou nada relevante em termos econômicos, sobretudo porque o recurso para a finalidade provém do Fundo Social, que nos anos de 2016 e 2017, já no período da atual crise, dispôs de recursos orçamentários autorizados da ordem de R\$ 4,7 bilhões.



III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 187, de 2017, nos termos do seguinte substitutivo:

EMENDA Nº - CAE (SUBSTITUTIVO)

(Ao PLS 187, de 2017)

Dá nova redação às Leis nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, nº 8.080, de 19 de setembro de 1990 e 12.858, de 9 de setembro de 2013, para reduzir as tarifas de fornecimento de energia elétrica às unidades consumidoras residenciais nas quais habite paciente incluído em assistência de atenção ou internação domiciliar, que requeira o uso continuado de aparelhos, equipamentos ou instrumentos consumidores de energia elétrica, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 2º da Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“**Art.2º**

§ 1º Excepcionalmente, será também beneficiada com a Tarifa Social de Energia Elétrica a unidade consumidora habitada por família inscrita no CadÚnico e com renda mensal de até 4 (quatro) salários mínimos, que tenha entre seus membros portador de doença ou patologia cujo tratamento ou procedimento médico pertinente requeira o uso continuado de aparelhos, equipamentos ou instrumentos que, para o seu funcionamento, demandem consumo de energia elétrica, nos termos do regulamento.

§ 6º A Tarifa Social de Energia Elétrica atribuída à unidade consumidora de que trata o § 1º será custeada pela Conta de



Desenvolvimento Energético – CDE, criada pela Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, exclusivamente a partir de recursos do Fundo Social, nos termos do art. 4º-A da Lei nº 12.858, de 9 de setembro de 2013.

§ 7º É vedado o uso dos recursos previstos nos incisos I a V do § 1º do art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002 no custeio dos procedimentos de que trata o art. 1º desta Lei.

§ 8º O repasse dos recursos de que trata o §6º deste artigo é condicionado ao prévio aporte de recursos do Fundo Social na CDE em valor, no mínimo, igual ao do repasse originalmente previsto.”
(NR)

Art. 2º O art. 19-I da Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 19-I.**

§ 1º Na modalidade de assistência de atendimento e internação domiciliares incluem-se, principalmente, os procedimentos médicos, de enfermagem, fisioterapêuticos, psicológicos e de assistência social, bem como o uso de aparelhos, equipamentos ou instrumentos consumidores de energia elétrica, entre outros procedimentos e dispositivos necessários ao cuidado integral dos pacientes em seu domicílio.

§ 2º O atendimento e a internação domiciliares poderão ser realizados por equipes multidisciplinares que atuarão nos níveis da medicina preventiva, terapêutica, reabilitadora, e de emergência.

§ 3º A internação domiciliar só poderá ser realizada por indicação médica, com expressa concordância do paciente e, na sua impossibilidade, pela sua família, e o atendimento domiciliar poderá ser realizado por indicação de equipes multidisciplinares, nos termos do regulamento.

§ 4º A responsabilidade civil decorrente de atendimento e internação domiciliar é proporcional à atuação de cada profissional integrante da equipe multidisciplinar, quando comprovado o dolo.”
(NR)

Art. 3º A Lei nº 12.858, de 9 de setembro de 2013, passa a vigorar com a inserção do seguinte art. 4º-A:

“**Art. 4º-A** Será custeada pelo Fundo Social, sujeito à disponibilidade orçamentária e financeira, a Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE) atribuída a unidade consumidora residencial de que trata o § 1º do art. 2º da Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010.

Parágrafo único. Os recursos de que trata o caput deverão ser repassados para a Conta de Desenvolvimento Energético – CDE, criada pela Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002.”



Art. 4º O inciso II e o § 1º do art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 13.**

II - garantir recursos para atendimento da subvenção econômica destinada ao custeio da Tarifa Social de Energia Elétrica de que trata a Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, observado o disposto no § 6º do art. 2º desta Lei;

§ 1º Os recursos da CDE serão provenientes:

VI -

VII – do Fundo Social, nos termos do art. 4º-A da Lei nº 12.858, de 9 de setembro de 2013.”

Art. 5º Esta Lei entrará em vigor após doze meses de sua publicação.

Sala da Comissão,

Relator Senador Rogério Carvalho (PT/SE)





Reunião: 10ª Reunião, Extraordinária, da CAE

Data: 17 de maio de 2022 (terça-feira), às 09h

Local: Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 3

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS - CAE

TITULARES		SUPLENTE	
Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB, PP)			
Eduardo Braga (MDB)		1. Luiz Carlos do Carmo (PSC)	
Renan Calheiros (MDB)	Presente	2. Jader Barbalho (MDB)	
Fernando Bezerra Coelho (MDB)	Presente	3. Eduardo Gomes (PL)	
Confúcio Moura (MDB)	Presente	4. Carlos Viana (PL)	
Veneziano Vital do Rêgo (MDB)	Presente	5. VAGO	
Flávio Bolsonaro (PL)	Presente	6. VAGO	
Eliane Nogueira (PP)	Presente	7. Esperidião Amin (PP)	Presente
Kátia Abreu (PP)	Presente	8. VAGO	
Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil (PODEMOS, PSDB)			
José Serra (PSDB)		1. Plínio Valério (PSDB)	Presente
Flávio Arns (PODEMOS)	Presente	2. Alvaro Dias (PODEMOS)	Presente
Tasso Jereissati (PSDB)	Presente	3. VAGO	
Lasier Martins (PODEMOS)		4. Luis Carlos Heinze (PP)	
Oriovisto Guimarães (PODEMOS)		5. Roberto Rocha (PTB)	
Giordano (MDB)	Presente	6. VAGO	
Bloco Parlamentar PSD/Republicanos (PSD, REPUBLICANOS)			
Otto Alencar (PSD)		1. Angelo Coronel (PSD)	
Omar Aziz (PSD)	Presente	2. Alexandre Silveira (PSD)	
Vanderlan Cardoso (PSD)	Presente	3. Mecias de Jesus (REPUBLICANOS)	Presente
Irajá (PSD)		4. Nelsinho Trad (PSD)	
Bloco Parlamentar Vanguarda (PL)			
Fabio Garcia (UNIÃO)	Presente	1. Carlos Portinho (PL)	
Marcos Rogério (PL)		2. Zequinha Marinho (PL)	
Wellington Fagundes (PL)	Presente	3. Jorginho Mello (PL)	
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PROS, PSB)			
Jean Paul Prates (PT)	Presente	1. Paulo Paim (PT)	Presente
Fernando Collor (PTB)		2. Jaques Wagner (PT)	
Rogério Carvalho (PT)	Presente	3. Telmário Mota (PROS)	Presente
PDT/CIDADANIA/REDE (REDE, PDT, CIDADANIA)			
Alessandro Vieira (PSDB)	Presente	1. VAGO	
Cid Gomes (PDT)		2. VAGO	
Eliziane Gama (CIDADANIA)		3. Acir Gurgacz (PDT)	



Reunião: 10ª Reunião, Extraordinária, da CAE

Data: 17 de maio de 2022 (terça-feira), às 09h

Local: Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 3

NÃO MEMBROS DA COMISSÃO

Izalci Lucas

DECISÃO DA COMISSÃO

(PLS 187/2017)

A COMISSÃO APROVA O RELATÓRIO, QUE PASSA A CONSTITUIR O PARECER DA CAE, FAVORÁVEL AO PROJETO, NOS TERMOS DA EMENDA Nº 1 – CAE (SUBSTITUTIVO).

17 de Maio de 2022

Senador VANDERLAN CARDOSO

Vice-Presidente da Comissão de Assuntos Econômicos



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 187, DE 2017

Dá nova redação às Leis nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, nº 8.080, de 19 de setembro de 1990 e 12.858, de 9 de setembro de 2013,, para reduzir as tarifas de fornecimento de energia elétrica às unidades consumidoras residenciais nas quais habite paciente incluído em assistência de atenção ou internação domiciliar, no âmbito do SUS, que requeira o uso continuado de aparelhos, equipamentos ou instrumentos consumidores de energia elétrica, e dá outras providências.

AUTORIA: Senador Romário

DESPACHO: Às Comissões de Assuntos Econômicos; e de Assuntos Sociais, cabendo à última decisão terminativa



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Sen. Romário (PSB-RJ)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2017

Dá nova redação às Leis nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, nº 8.080, de 19 de setembro de 1990 e 12.858, de 9 de setembro de 2013,, para reduzir as tarifas de fornecimento de energia elétrica às unidades consumidoras residenciais nas quais habite paciente incluído em assistência de atenção ou internação domiciliar, no âmbito do SUS, que requeira o uso continuado de aparelhos, equipamentos ou instrumentos consumidores de energia elétrica, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O parágrafo 1º do art. 2º da Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“**Art.2º**.....

§ 1º A unidade consumidora residencial habitada por família com renda mensal de até 4 (quatro) salários mínimos que tenha entre seus membros paciente incluído em assistência de atenção ou internação domiciliar, no âmbito do Sistema Único de Saúde (SUS), que requeira o uso continuado de aparelhos, equipamentos ou instrumentos consumidores de energia elétrica será beneficiada com a Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE), com desconto de 10 a 65% sobre o montante médio que exceder o consumo médio da unidade, calculado pelo período de 12 meses anteriores ao reconhecimento do direito a tarifa, nos termos do regulamento.

.....”(NR)



SF/17814.56872-27



SENADO FEDERAL

Gabinete do Sen. Romário (PSB-RJ)

Art. 2º O art. 19-I da Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 19-I.

§ 1º Na modalidade de assistência de atendimento e internação domiciliares incluem-se, principalmente, os procedimentos médicos, de enfermagem, fisioterapêuticos, psicológicos e de assistência social, bem como o uso de aparelhos, equipamentos ou instrumentos consumidores de energia elétrica, entre outros procedimentos e dispositivos necessários ao cuidado integral dos pacientes em seu domicílio.

.....

§ 2º O atendimento e a internação domiciliares poderão ser realizados por equipes multidisciplinares que atuarão nos níveis da medicina preventiva, terapêutica, reabilitadora, e de emergência.

§ 3º A internação domiciliar só poderá ser realizada por indicação médica, com expressa concordância do paciente e, na sua impossibilidade, pela sua família, e o atendimento domiciliar poderá ser realizado por indicação de equipes multidisciplinares, nos termos do regulamento.

§ 4º A responsabilidade civil decorrente de atendimento e internação domiciliar é proporcional à atuação de cada profissional integrante da equipe multidisciplinar, quando comprovado o dolo. ”
(NR)

Art. 3º. A Lei n.º 12.858, de 9 de setembro de 2013 passa a vigorar com a inserção do art. 4-A:

Art. 4-A. A Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE) atribuída a unidade consumidora residencial habitada por família com renda mensal de até 4 (quatro) salários mínimos que tenha entre seus membros paciente incluído em assistência de atenção ou internação domiciliar, no âmbito do Sistema Único de Saúde (SUS) será custeada Fundo Social.

.....(NR)





SENADO FEDERAL

Gabinete do Sen. Romário (PSB-RJ)

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

JUSTIFICAÇÃO

O atendimento médico e a internação domiciliares, indicados para aqueles pacientes que possuem dificuldade de acessar uma unidade de saúde por limitações temporárias ou definitivas impostas pela própria natureza de sua enfermidade, devem ser facilitados, principalmente, aos cidadãos de baixa renda, afim de concretizar o seu direito de acesso à saúde, previsto pelo art. 6º da Constituição Federal. O atendimento e a internação domiciliares são vantajosos por proporcionarem ao paciente um cuidado mais próximo da rotina da família, mantendo incólume a sua dignidade, evitarem hospitalizações desnecessárias e diminuïrem o risco de infecções – devem ser incentivados.

Com o avanço da medicina, o ambiente hospitalar não é o único capaz de fornecer condições para a boa recuperação do paciente. O tratamento residencial traz inúmeros benefícios para uma recuperação mais rápida, pois o paciente encontra-se em ambiente conhecido, com pessoas já familiarizadas com a sua situação. Além disso, a participação de equipes multidisciplinares no atendimento residencial é consentânea com o entendimento atual de que o médico não é mais o único ator no processo de cuidado a saúde, devendo cada profissional atuar na sua área de especialidade.

No entanto, para assegurar-se a efetiva prestação do serviço em domicílio quando há a necessidade de utilização de aparelhos, equipamentos e instrumentos que demandem consumo de energia elétrica deve ser evitado que o custo desse insumo inviabilize o tratamento dos pacientes de renda mais baixa, frustrando o atingimento dos objetivos do Sistema Único de Saúde, previstos na Lei n.º 8.080, de 1990. Nesse contexto, justifica-se a extensão da Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE) para a parcela da população com renda mensal de até 4 (quatro) salários mínimos que tenha entre seus membros portador de doença ou patologia cujo tratamento, nos termos da Lei n.º 12.212, de 20 de janeiro de 2010, requeira o uso continuado de aparelhos, equipamentos ou instrumentos que, para o seu funcionamento, demandem consumo de energia elétrica.





SENADO FEDERAL

Gabinete do Sen. Romário (PSB-RJ)

Contudo, a fim de não onerar os demais consumidores de energia elétrica, que, por meio da Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), teriam que arcar com o aumento dos subsídios da TSEE, se faz necessária a utilização de nova fonte de custeio. Para atender esse fim, optamos pelo Fundo Social do Pré-Sal, criado pela Lei n.º 12.351, de 22 de dezembro de 2010, que deve constituir fonte de recursos, entre outras finalidades, para programas na área de saúde, conforme estabelecido pela Lei n.º 12.858, de 9 de setembro de 2013.

Diante da importância deste Projeto de Lei, peço a colaboração de meus pares para sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador ROMÁRIO

PSB/RJ



SF/17814.56872-27

LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - 1988/88

<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>

- artigo 6º

- Lei nº 8.080, de 19 de Setembro de 1990 - Lei Orgânica da Saúde - 8080/90

<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1990;8080>

- artigo 19-H

- Lei nº 12.212, de 20 de Janeiro de 2010 - LEI-12212-2010-01-20 - 12212/10

<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2010;12212>

- parágrafo 1º do artigo 2º

- Lei nº 12.351, de 22 de Dezembro de 2010 - Lei do Pré-Sal - 12351/10

<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2010;12351>

- Lei nº 12.858, de 9 de Setembro de 2013 - LEI-12858-2013-09-09 - 12858/13

<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2013;12858>

2



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

PARECER Nº , DE 2026

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 4.972, de 2024, do Senador Sérgio Petecão, que altera a Lei nº 9.445, de 14 de março de 1997, para ampliar a abrangência da subvenção econômica às embarcações brasileiras de pesca.

Relator: Senador **JAIME BAGATTOLI**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei (PL) nº 4.972, de 2024, de autoria do Senador Sérgio Petecão, que visa alterar a Lei nº 9.445, de 14 de março de 1997, para expandir a abrangência da subvenção econômica concedida às embarcações brasileiras de pesca. A proposição, em seu cerne, propõe modificar o art. 1º da referida lei, autorizando o Poder Executivo a conceder subvenção econômica ao preço do óleo diesel para embarcações de pesca comercial, tanto artesanal quanto industrial, limitando-a à diferença entre os valores pagos por embarcações brasileiras e estrangeiras. Adicionalmente, o projeto estende essa subvenção ao preço da gasolina adquirida por embarcações de pesca artesanal que operam na Região Norte do país, sob a mesma limitação de diferença de valores, e delega ao Poder Executivo a disciplina das condições operacionais para o pagamento e controle da subvenção.

Na justificção, o autor sustenta que o PL busca fomentar a atividade pesqueira nacional, especialmente a pesca artesanal na Região Norte, que constitui um pilar econômico fundamental. Argumenta que muitas



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

embarcações artesanais na região utilizam gasolina e, por não serem contempladas pela Lei nº 9.445, de 1997, sofrem com a redução da competitividade. A extensão da subvenção à gasolina, nesse contexto, almeja aumentar a produção e a comercialização do pescado nortista, com impactos positivos na redução de preços ao consumidor final no mercado interno e no fortalecimento da balança comercial brasileira. O projeto também visa atualizar a terminologia da Lei nº 9.445, de 1997, alinhando-a às definições e diretrizes da Lei nº 11.959, de 29 de junho de 2009, que trata da Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável da Aquicultura e da Pesca, e explicitar a aplicação da subvenção tanto à pesca industrial quanto à artesanal.

A proposição foi autuada em 18 de dezembro de 2024 e, em 20 de dezembro de 2024, despachada para a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) e deverá, posteriormente, tramitar na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), cabendo a esta última a análise terminativa da matéria. O prazo regimental para apresentação de emendas perante a CI transcorreu entre 3 e 7 de fevereiro de 2025, e não foram apresentadas emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) opinar sobre proposições pertinentes a "transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes", além de "outros assuntos correlatos". Na oportunidade, como não se trata de análise terminativa, avaliaremos o mérito do PL nº 4.972, de 2024.

Embora a atividade pesqueira seja tema de mérito primário de outras comissões, a subvenção econômica para combustíveis de embarcações de pesca afeta diretamente a logística e a operacionalidade desses veículos no transporte marítimo, inserindo-se no escopo da infraestrutura e dos serviços associados. A medida proposta impacta os custos de operação do transporte marítimo, influenciando a eficiência dos portos, a cadeia de suprimentos e a dinâmica dos serviços de apoio à navegação, aspectos que se relacionam com as atribuições da CI.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

No mérito, entendemos que a proposição seja relevante para o desenvolvimento da atividade pesqueira, especialmente na Região Norte. Ao estender a subvenção ao preço da gasolina para embarcações de pesca artesanal, o projeto aborda uma lacuna na política pública atual, permitindo que uma parcela significativa da frota pesqueira dessa região, que utiliza tal combustível, possa se beneficiar da medida. A redução dos custos operacionais das embarcações de pesca, decorrente da subvenção, pode resultar em maior viabilidade econômica da atividade, aumento da frota em operação e, conseqüentemente, em maior demanda e otimização da infraestrutura portuária e logística de escoamento do pescado. Dessa forma, a proposição contribui para aprimorar a atividade pesqueira, bem como os serviços de infraestrutura vinculados a ela, tornando-a mais eficiente e competitiva, com reflexos positivos na economia regional e nacional, por intermédio do fortalecimento da cadeia de transporte e abastecimento marítimo.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela aprovação do PL nº 4.972, de 2024.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4972, DE 2024

Altera a Lei nº 9.445, de 14 de março de 1997, para ampliar a abrangência da subvenção econômica às embarcações brasileiras de pesca.

AUTORIA: Senador Sérgio Petecão (PSD/AC)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Sérgio Petecão

PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

Altera a Lei nº 9.445, de 14 de março de 1997, para ampliar a abrangência da subvenção econômica às embarcações brasileiras de pesca.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.445, de 14 de março de 1997, para ampliar a abrangência da subvenção econômica às embarcações brasileiras de pesca.

Art. 2º O art. 1º da Lei nº 9.445, de 14 de março de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 1º** Fica o Poder Executivo autorizado a conceder subvenção econômica ao preço do óleo diesel adquirido para o abastecimento de embarcações brasileiras de pesca comercial, seja artesanal ou industrial, limitada à diferença entre os valores pagos por embarcações brasileiras e estrangeiras, nos termos da Lei nº 11.959, de 29 de junho de 2009.

§ 1º A subvenção econômica estende-se ao preço da gasolina adquirida para o abastecimento de embarcações brasileiras de pesca artesanal que atuem na região Norte, limitada à diferença entre os valores pagos por embarcações brasileiras e estrangeiras.

§ 2º O Poder Executivo disciplinará as condições operacionais para o pagamento e controle da subvenção de que trata este artigo.”
(NR)





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Sérgio Petecão

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Este Projeto de Lei (PL) visa ampliar a abrangência da subvenção econômica às embarcações brasileiras de pesca instituída pela Lei nº 9.445, de 14 de março de 1997. A referida subvenção visa equalizar o preço do óleo diesel utilizado pelas embarcações nacionais e, assim, aumentar a competitividade do pescado brasileiro no mercado internacional.

É fato notório que a pesca comercial – em especial, a artesanal – é um pilar essencial e um grande motor da atividade econômica da região Norte, em função da biodiversidade única, das tradições culinárias regionais, da hidrografia privilegiada e da abundância de recursos pesqueiros. Porém, parcela significativa das embarcações de pesca artesanal da região são movidas a gasolina e, por esse motivo, não são alcançadas pela subvenção da Lei nº 9.445, de 1997 – o que minora a eficácia da política pública, reduz a competitividade do pescado nortista e retarda o desenvolvimento da região.

Nesse cenário, a presente proposição estende a subvenção ao preço da gasolina utilizada pelas embarcações de pesca artesanal que atuam na região Norte. Com isso, pretende-se fomentar a atividade pesqueira e projetar efeitos positivos não apenas para os estados albergados pela medida, mas para todo o país – pois o aumento da produção e venda do pescado nortista no mercado interno é capaz de reduzir preços ao consumidor final e, no mercado internacional, fortalecer o saldo da balança comercial brasileira.

Ademais, o PL também atualiza a redação do art. 1º da Lei nº 9.445, de 1997, de acordo com as definições e a terminologia da Lei nº 11.959, de 29 de junho de 2009, que dispõe sobre a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável da Aquicultura e da Pesca, e regula as atividades pesqueiras. Por fim, o PL torna explícito, no texto legal, que a subvenção é direcionada tanto à pesca industrial quanto à pesca artesanal, nos termos das alíneas “a” e “b” do inciso I do art. 8º da Lei nº 11.959, de 2009.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Sérgio Petecão

Ante a relevância e premência do tema para o fortalecimento da pesca e o desenvolvimento econômico do Brasil, peço o apoio dos nobres pares para aprovação desta proposição.

Sala das Sessões,

Senador SÉRGIO PETECÃO

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 9.445, de 14 de Março de 1997 - LEI-9445-1997-03-14 - 9445/97

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997;9445>

- art1

- Lei nº 11.959, de 29 de Junho de 2009 - Lei da Aquicultura e Pesca - 11959/09

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2009;11959>

- art8_cpt_inc1

3

PARECER N° , DE 2026

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 5.594, de 2025, do Senador Flávio Bolsonaro, que altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para agravar as penas do crime de atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo, prever formas qualificadas quando da ocorrência de resultado lesivo e aperfeiçoar a modalidade culposa.

Relator: Senador **MARCOS ROGÉRIO**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 5.594, de 2025, de autoria do senador Flávio Bolsonaro, propõe alterações no Código Penal Brasileiro (Decreto-Lei nº 2.848, de 1940). O objetivo principal da proposta é tornar mais rigorosas as punições para crimes que atentem contra a segurança de meios de transporte marítimo, fluvial e aéreo no Brasil. A iniciativa busca atualizar a legislação penal para lidar com situações em que ações criminosas possam colocar em risco a integridade de passageiros, tripulações e cargas, além de causar prejuízos à segurança pública e à infraestrutura de transporte do país.

De acordo com o autor da proposição, a pena atualmente cominada ao crime de “expor a perigo embarcação ou aeronave [...] ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea”, que é de reclusão de dois a cinco anos, é desproporcional ao risco envolvido, especialmente diante de tragédias que podem ceifar dezenas ou centenas de vidas. Nesse contexto, a elevação da pena-base, a criação de formas qualificadas, e o agravamento da forma culposa com resultado, irá conferir efetividade, justiça e proporcionalidade ao sistema penal, além de reafirmar o valor da vida e da segurança coletiva como bens jurídicos indisponíveis no Estado Democrático de Direito.

Dessa forma, o projeto prevê o agravamento das penas para quem cometer o crime de atentado contra a segurança desses meios de transporte. Além disso, a proposta cria formas qualificadas do crime, ou seja, situações em que a punição pode ser ainda maior caso o ato criminoso provoque consequências mais graves, como lesões corporais ou morte de pessoas. Outro ponto importante do texto é o aperfeiçoamento da modalidade culposa do crime, que ocorre quando o resultado é causado sem intenção, mas por imprudência, negligência ou imperícia. Essas mudanças têm como objetivo tornar a legislação mais clara e adequada para lidar com diferentes tipos de situações que possam comprometer a segurança do transporte.

De acordo com a justificativa da proposta, o endurecimento das punições pretende aumentar a proteção da população e fortalecer a prevenção de crimes que possam afetar a segurança do transporte, especialmente em setores considerados estratégicos para a mobilidade e para a economia do país. A atualização das penas e das definições legais também busca acompanhar os desafios atuais relacionados à segurança, considerando o impacto que incidentes nesses meios de transporte podem causar em grande escala.

A matéria será analisada por esta comissão e depois será deliberada, de forma terminativa, pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ). No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

Nos termos do inciso I do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Infraestrutura (CI) opinar sobre matérias relacionadas a transportes terrestres, marítimos e aéreos.

A proposição em exame atende aos requisitos formais e materiais de constitucionalidade. A União está autorizada a legislar sobre direito penal, marítimo e aeronáutico conforme o art. 22, inciso I, da Constituição Federal, e o Congresso Nacional, conforme o art. 48 da mesma Carta, pode dispor sobre todas as matérias de competência da União, com ulterior sanção presidencial. Não há reserva de iniciativa na disciplina desses assuntos, e o Projeto de Lei ora em análise não infringe as cláusulas pétreas constitucionais.

A proposta também satisfaz o requisito de juridicidade, por inovar o ordenamento jurídico com abstração e generalidade. A escolha da lei

ordinária como espécie normativa é plenamente justificável, visto que Constituição não exige lei complementar para tratar do tema. O Projeto de Lei está em consonância com a técnica legislativa, ao obedecer aos preceitos estabelecidos pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que regulamenta a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

A proposição em análise não conflita com nenhuma outra legislação e está em conformidade com as normas regimentais desta Casa, não havendo reparos a fazer quanto à sua técnica legislativa.

No contexto dos serviços de transporte, a aplicação majorada de penas para o crime de atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo, previsto no art. 261 do Código Penal Brasileiro, revela-se medida de elevada importância jurídica e estratégica. Trata-se de norma penal que tutela não apenas a integridade física dos passageiros e tripulantes, mas também a estabilidade de todo o sistema logístico nacional, cuja estrutura depende diretamente da regularidade e da segurança desses meios de transporte.

O transporte marítimo e fluvial é responsável por parcela significativa do escoamento de *commodities*, combustíveis e insumos industriais, enquanto o transporte aéreo assegura mobilidade de pessoas, cargas de alto valor agregado, medicamentos e serviços essenciais. Assim, qualquer atentado contra embarcações ou aeronaves não afeta apenas indivíduos diretamente envolvidos, mas pode comprometer cadeias produtivas inteiras, provocar desabastecimento, gerar elevação de custos e impactar o comércio interno e internacional. A majoração da pena, nesse cenário, funciona como instrumento de proteção do sistema logístico nacional, ao reforçar a gravidade da conduta e ampliar o efeito dissuasório da norma penal.

Além disso, os serviços de transporte integram a chamada infraestrutura crítica do país. Sua interrupção pode gerar instabilidade econômica, insegurança social e prejuízos à imagem internacional do Estado. Ao estabelecer penas mais severas quando o atentado resulta em desastre ou morte, o ordenamento jurídico reconhece o elevado potencial lesivo dessas condutas e reafirma o compromisso estatal com a continuidade e a confiabilidade dos fluxos logísticos.

Portanto, a aplicação majorada de penas não se limita à repressão individual do agente infrator. Ela desempenha função preventiva e estratégica, fortalecendo a proteção do sistema logístico nacional, garantindo a circulação

segura de pessoas e mercadorias e assegurando a estabilidade econômica e social. Trata-se, assim, de mecanismo essencial para preservar não apenas vidas humanas, mas também a própria estrutura funcional do país.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 5.594, de 2025.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 5594, DE 2025

Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para agravar as penas do crime de atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo, prever formas qualificadas quando da ocorrência de resultado lesivo e aperfeiçoar a modalidade culposa.

AUTORIA: Senador Flávio Bolsonaro (PL/RJ)



[Página da matéria](#)



PROJETO DE LEI Nº , DE 2025

Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para agravar as penas do crime de atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo, prever formas qualificadas quando da ocorrência de resultado lesivo e aperfeiçoar a modalidade culposa.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal Brasileiro), para agravar as penas do crime de atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo, prever formas qualificadas quando da ocorrência de resultado lesivo e aperfeiçoa a modalidade culposa.

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

“**Art. 261**.....
.....
Pena – reclusão, de três a oito anos e multa.



Sinistro em transporte marítimo, fluvial ou aéreo

§ 1º Se do fato resulta naufrágio, submersão, encalhe da embarcação ou queda, colisão, destruição da aeronave.

Pena - reclusão, de cinco a dez anos e multa.

§ 2º Se do fato resulta lesão corporal grave.

Pena - reclusão, de seis a dezesseis anos e multa.

§ 3º Se do fato resulta morte.

Pena – reclusão, doze a trinta anos e multa.

§ 4º Se o crime é culposo, a pena é de detenção, de um a três anos, podendo ser aumentada até a metade se resultar lesão corporal grave, e até o dobro se resultar morte.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei tem por objetivo atualizar e aperfeiçoar o tratamento penal conferido ao crime de atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo, previsto no art. 261 do Código Penal. Embora esse tipo penal já exista, sua atual redação não reflete adequadamente a gravidade das condutas envolvidas, tampouco as consequências potencialmente catastróficas que podem decorrer de um simples ato de exposição a perigo.

O crime em questão é classificado como de perigo abstrato, ou seja, a consumação independe de resultado concreto. Trata-se de uma construção legítima dentro do Direito Penal, sobretudo quando o bem jurídico tutelado envolve a segurança coletiva e a integridade de múltiplos indivíduos. No entanto, a pena atualmente cominada, reclusão de dois a cinco anos, é desproporcional ao risco envolvido, especialmente diante de tragédias que podem ceifar dezenas ou centenas de vidas.



Não se trata de uma conduta qualquer: estamos lidando com ações que podem colocar dezenas ou centenas de vidas humanas em risco simultâneo, além de comprometer infraestruturas críticas, com impactos ambientais, econômicos e sociais devastadores. A mera exposição a perigo, nesse contexto, não é algo abstrato ou de menor relevância: é um ato concreto de ameaça à integridade física e à vida de pessoas, com potencial de gerar tragédias de proporções massivas.

Além disso, a legislação vigente não prevê formas qualificadas do tipo penal, ou seja, não distingue condutas que, além do risco, resultam efetivamente em lesões corporais graves ou mortes. Por isso, além da elevação da pena-base, a proposta introduz formas qualificadas do tipo penal, com penas mais severas quando da ocorrência de lesão corporal grave ou morte.

Importante destacar que tais qualificadoras não se destinam a hipóteses em que o agente atua com dolo direto de causar lesão ou morte. Nesses casos, prevalecerá o concurso material de crimes, sendo aplicadas, por exemplo, as disposições relativas ao homicídio doloso ou à lesão corporal dolosa, conforme o caso.

As formas qualificadas aqui propostas dizem respeito a situações em que o agente age com dolo de expor a perigo a navegação ou aeronave, mas o resultado lesivo (morte ou lesão grave) decorre de forma não intencional, embora previsível, o que demanda uma resposta penal mais gravosa, proporcional à gravidade do resultado, sem descaracterizar a natureza do crime de perigo.



Essa diferenciação é essencial para assegurar a segurança jurídica, evitar interpretações equivocadas e preservar a coerência sistemática do Código Penal. É a mesma lógica já adotada em outros dispositivos legais, como o art. 129, §6º, do CP (lesão seguida de morte) e o art. 157 §3º do CP (latrocínio).

A proposta também aprimora a previsão da modalidade culposa, já existente no §3º do art. 261 do CP, uma vez que não há qualquer agravamento previsto para o caso de o ato culposos resultar em lesão corporal grave ou morte. Atualmente, a legislação se limita a punir a exposição culposa de forma genérica, sem qualquer distinção quanto à gravidade das consequências efetivamente causadas, o que compromete a efetividade preventiva da norma.

Essa lacuna é especialmente preocupante em setores de alta complexidade técnica e elevado potencial lesivo, como a aviação civil e a navegação, onde falhas humanas decorrentes de negligência, imperícia ou imprudência têm o potencial de provocar acidentes com múltiplas vítimas, grandes danos patrimoniais e abalo à segurança pública. Ao prever hipóteses de aumento de pena na forma culposa quando houver resultado lesivo, a proposta fortalece a função preventiva e repressiva do Direito Penal, promovendo maior justiça na aplicação da sanção e coerência com a gravidade do resultado causado.

O Estado tem o dever de proteger a vida, a integridade física das pessoas e a segurança dos transportes públicos e privados. A criminalização adequada dessas condutas é medida urgente, não apenas de justiça retributiva, mas também de prevenção.



Em última análise, este projeto de lei representa um necessário realinhamento da legislação penal com a realidade contemporânea, em que o transporte aéreo, fluvial e marítimo exerce papel central na vida social, econômica e política do país. Ao propor a elevação da pena-base, a criação de formas qualificadas, e o agravamento da forma culposa com resultado, buscamos conferir efetividade, justiça e proporcionalidade ao sistema penal, além de reafirmar o valor da vida e da segurança coletiva como bens jurídicos indisponíveis no Estado Democrático de Direito.

Sala das Sessões,

Senador FLÁVIO BOLSONARO
PL/RJ



LEGISLAÇÃO CITADA

- Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de Dezembro de 1940 - Código Penal (1940) - 2848/40
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:decreto.lei:1940;2848>

4

PARECER N° , DE 2026

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 5646, de 2025, do Senador Flávio Bolsonaro, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (*Código Brasileiro de Aeronáutica*), para dispor sobre a interceptação, neutralização e abate de Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP) por órgãos de segurança pública, bem como para regulamentar o emprego de Contramedidas Anti-Drones (CAD) no território nacional, em situações de ameaça à segurança pública, à vida humana ou à ordem nacional.

Relator: Senador **MARCOS ROGÉRIO**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura o Projeto de Lei nº 5646, de 2025, do nobre Senador Flávio Bolsonaro, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (*Código Brasileiro de Aeronáutica*), para dispor sobre a interceptação, neutralização e abate de Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP) por órgãos de segurança pública, bem como para regulamentar o emprego de Contramedidas Anti-Drones (CAD) no território nacional, em situações de ameaça à segurança pública, à vida humana ou à ordem nacional.

A proposta adiciona dois artigos ao Código Brasileiro de Aeronáutica. O primeiro tem o objetivo de autorizar as Forças de Segurança Pública a interceptar, neutralizar ou abater Aeronave Remotamente Pilotada (ARP) que represente ameaça iminente à segurança pública, à ordem pública, ao tráfego aéreo ou à integridade de pessoas. O exercício dessa faculdade fica condicionado à observação de princípios ligados à necessidade e proporcionalidade da medida e deve buscar, quando pertinente, coordenação com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA). Ainda assim,

fica assegurada a legalidade da ação imediata dos agentes autorizados diante de situações de risco iminente.

O segundo artigo adicionado tem o objetivo de autorizar um conjunto maior de órgãos públicos a empregar as chamadas medidas anti-drone, para detectar, interferir, neutralizar ou assumir o controle de Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP), em situações que representem ameaça concreta à segurança pública, à ordem nacional, à vida humana ou à regularidade do espaço aéreo. É listada uma série de meios autorizados para a implementação dessas medidas, que vão desde o uso de bloqueadores de radiofrequência até armas laser. Nesse caso, é prevista a elaboração, pelo Poder Executivo, de regulamentação técnica e operacional a respeito do uso desses meios em até 180 dias. Além disso, a proposta busca reforçar a legalidade da atuação dos agentes autorizados na aplicação das medidas tratadas no dispositivo.

A proposta foi submetida em novembro de 2025 e encaminhada para apreciação desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) que deverá emitir parecer e encaminhar à Comissão de Segurança Pública (CSP) que decidirá em caráter terminativo nos termos do art. 91, I, do Regimento Interno.

II – ANÁLISE

Nos termos do Regimento Interno do Senado Federal, conforme art. 90, inciso XII, e art. 104, a competência desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) inclui opinar sobre matérias pertinentes a transportes, agências reguladoras e outros assuntos correlatos. Nesse contexto, a matéria em pauta é pertinente por tratar de ações práticas a serem adotadas por órgãos públicos que podem afetar diretamente a segurança do espaço aéreo e a segurança de diversos serviços essenciais como, por exemplo, a infraestrutura de transporte e energia. Além disso, a complementação infralegal dos dispositivos propostos atrai diretamente a participação de órgãos reguladores dos setores de transporte e telecomunicação.

Quanto aos requisitos de constitucionalidade e juridicidade, o objeto admite iniciativa parlamentar e está no rol de competência da União conforme art. 22, inciso I e XXVIII e art. 23, inciso XVI, da Constituição Federal. A proposta não invade o âmbito de organização da administração pública e nem gera despesas ao Poder Executivo. Contudo, ao estabelecer prazo de 180 dias para regulamentação das contramedidas anti-drone o projeto incorre em violação do princípio constitucional da separação dos poderes e da

reserva de administração como amplamente consolidado na jurisprudência do Supremo Tribunal Federal (STF).

Quanto ao mérito, é válida a preocupação em prover segurança jurídica para que as forças de segurança e outras entidades públicas possam atuar no combate ao mau uso de aeronaves e dispositivos baseados em sistemas de voo autônomo ou remotamente pilotados. Obviamente, tanto a facilidade de acesso a esses sistemas, por serem cada dia mais baratos e abundantes, quanto a ausência de tripulação a bordo, elevam substancialmente o risco do uso indevido desses dispositivos de forma a causar riscos pontuais e sistêmicos às pessoas e instalações.

Essa nova ameaça potencial exige adequação nos meios disponíveis para a ação dos entes públicos que precisam estar preparados para atuar na defesa da ordem pública, do patrimônio e da vida em um cenário onde a ação deve ser imediata e, muitas vezes, drástica no sentido de culminar na destruição da aeronave. Nesse contexto não há, em muitos casos, tempo para que se percorra uma extensa lista de parâmetros para então definir se o dispositivo pode ou não ser neutralizado. É diante desse desafio que se torna útil assegurar que a ação dos agentes autorizados esteja protegida na forma da lei.

A justificação do projeto apresentado pelo Senador Flávio Bolsonaro aponta de forma precisa que:

“...a legislação atual não oferece respaldo jurídico adequado para a neutralização de tais ameaças. A atuação imediata, técnica e proporcional das forças públicas ainda encontra barreiras legais, que expõem agentes a responsabilização civil, penal e administrativa por ações que, em essência, são atos de legítima defesa do interesse coletivo”.

De fato, a inclusão de dispositivo que legitime a ação dos órgãos públicos confere maior segurança jurídica para a atuação dos agentes e colabora com a efetividade do cumprimento de suas funções e, conseqüentemente, com a melhoria da segurança pública no Brasil. A nova realidade tecnológica em relação ao uso de sistemas autônomos e remotamente pilotados exige uma abordagem mais pragmática dos órgãos públicos, sobretudo das forças de segurança. A efetividade dessa abordagem fica bastante ameaçada diante do receio de responsabilização dos agentes que lidam com distintas ameaças em

distintos contextos. Portanto, buscar a legitimação desse tipo de abordagem constitui uma ação legislativa legítima diante de um problema social que emergiu na última década.

Ratificada, portanto, a relevância e a coerência da ação legislativa, passemos à análise técnica dos dispositivos propostos. É nesse ponto que encontramos algumas oportunidades de melhoria que podem afetar de forma decisiva o atingimento dos objetivos da lei. E assim, no intuito de aprimorar uma iniciativa importante para segurança pública no Brasil, propomos um texto substitutivo **que mantém todos os elementos centrais da proposta original** e aprimora aspectos-chave do texto para a construção de arcabouço jurídico-normativo equilibrado e efetivo.

O texto proposto do art. 13-A tem o objetivo básico de autorizar a destruição de uma aeronave. Esse elemento é o núcleo do dispositivo e deve ser mantido. Porém, vários aspectos podem trazer dificuldades e imprecisões que afetam a sua aplicação.

Primeiramente, o termo “autoridade operacional” parece vago diante das diferentes composições que pode ter uma ação de forças de segurança. Isso pode trazer insegurança jurídica na execução das medidas. Não há prejuízo em se determinar que a autorização seja estabelecida de forma geral para as forças de segurança pública. E a base dos seus limites de execução, que inclui a legitimidade do agente durante a operação, pode ser estabelecida em um procedimento associado, desenhado levando em conta a realidade da instituição que implementa a ação e os meios disponíveis.

Seguindo com a análise da redação original, um ponto elementar do texto é o uso do termo “Aeronave Remotamente Pilotada (ARP)”. Esse termo é insuficiente para a cobertura dos cenários nos quais se quer proteger a ação dos agentes de segurança, pois, criteriosamente, excluiria as aeronaves autônomas e incluiria aeronaves tripuladas. Ou seja, o termo autoriza o “abate” de uma aeronave remotamente pilotada tripulada, mas não o de uma aeronave autônoma não tripulada. Essa imprecisão tem, portanto, consequências práticas na implementação da medida. Sugere-se, nesse caso, usar o termo “aeronave autônoma ou remotamente pilotada, não tripulada” que é suficientemente preciso para indicar os limites da autorização.

Os parágrafos 1 e 3 que seguem o caput do art. 13-A também podem ser condensados em elementos que devem ser observados na confecção de um procedimento aprovado no âmbito de cada força. Ou seja, trata-se aqui

de um equilíbrio entre princípios referentes à razoabilidade e a efetividade da medida. Esses princípios irão se manifestar justamente na forma do procedimento aprovado. A adoção dessa abordagem melhora sobremaneira a qualidade da lei enquanto peça do construto jurídico-normativo de um ambiente regulado.

Ocorre que as melhores práticas internacionais apontam de forma uníssona para o equilíbrio entre legislação e regulação, no qual a lei deve ter caráter autorizativo-diretivo, estabelecendo competências, limites e objetivos, mas sem adentrar os detalhes dos meios e as questões procedimentais que, por seu caráter dinâmico, necessitam da agilidade regulatória e da proximidade com o setor regulado, com a qual conta o regulador ou executor da política pública.

É sob essa filosofia que se baseia a sugestão de previsão de procedimentos próprios aprovados pelo comando de cada força. Esse é um limite típico e adequado ao texto legislativo, que garante a responsabilização (“accountability”) da pessoa em comando sobre as práticas adotadas naquela corporação, sem tentar “adiantar” parâmetros e princípios para serem incorporados aos procedimentos de nível de rua.

Já o parágrafo 2, que também segue o caput do art. 13-A, traz uma noção de coordenação “eventual” junto ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) que torna quase ineficaz a aplicação das medidas proposta. Essa coordenação “quando aplicável” é vaga e se torna uma barreira à implementação efetiva da medida. Seria mais que suficiente estabelecer que os procedimentos aprovados observarão diretrizes do DECEA e da ANAC, caso existam. Assim, se houver cenários onde a coordenação dinâmica com o DECEA é de fato necessária, isso estará estabelecido nessas diretrizes e refletido nos procedimentos aprovados.

Adicionalmente, ocorre no Brasil que as forças armadas atuam de forma muito presente em algumas regiões, tanto no exercício da defesa nacional quanto no apoio eventual às forças de segurança. Assim, ainda que não fosse totalmente necessário, é útil estender às forças armadas a autorização do caput, aumentando a segurança jurídica na eventual atuação dessas entidades.

Passemos agora ao segundo dispositivo proposto no texto original, o art. 13-B, que tem o objetivo básico de autorizar uma “neutralização” da aeronave sem, contudo, prever sua destruição. No caso desse segundo

dispositivo o nível de readequação necessária é mais profundo, o que exige uma reformulação um pouco mais ampla.

A proposta inicial apresenta um escopo de autorização confuso, que torna difícil e imprecisa a aplicação do dispositivo. Como as contramedidas elencadas são de natureza menos drástica em comparação com os itens do art. 13-A, aqui não há prejuízo em se expandir a autorização para qualquer órgão público conforme definição posterior no âmbito da Secretaria Nacional de Segurança Pública – SENASP, ou órgão que a substitua.

O parágrafo primeiro do art. 13-B avança de forma inadequada sobre definições de natureza técnica com caráter altamente tecnológico e dinâmico, que configura matéria típica de regulamentação. Esse nível de especificação no texto da lei vai exatamente contra as melhores práticas legislativas dos países nos quais a estrutura institucional de agências é bem estabelecida. A definição de meios e procedimentos é elemento próprio do texto infralegal e fica prejudicado se unguído da rigidez do texto legal. Por isso, a proposta de melhoria vai no sentido de prever o estabelecimento desses meios, e a eventual proibição de algum meio, em regulamento próprio.

O parágrafo segundo que segue o art. 13-B estabelece a necessidade de regulamentação, que corrobora a forma da melhoria proposta para o parágrafo anterior, e exige apenas a remoção da imposição de prazo ao executivo para que tenhamos um texto que observa a jurisprudência constitucional vigente.

Sugere-se também a eliminação do parágrafo terceiro que tenta estabelecer uma “destipificação” criminal em defesa dos agentes que implementam as medidas autorizadas. Essa ação não só é atípica em termos de prática legislativa, mas redundante. A vigência dos dispositivos autorizativos já garante que o exercício da ação autorizada ocorre sobre a proteção da lei.

Implementadas as modificações propostas, entendemos que a nova lei promoverá a ação coordenada dos Poderes, mantendo todos os elementos essenciais da proposta original que formavam o núcleo protetivo em favor dos agentes de segurança pública. Com isso, o parlamento cumpre sua missão de prover segurança jurídica a agentes que precisam e devem atuar dentro de regras e procedimentos constantemente desafiados pela transformação tecnológica.

III – VOTO

Pelo exposto, opinamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 5.646, de 2025, na forma da emenda substitutiva apresentada.

EMENDA Nº – CI (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI Nº 5646, DE 2025

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para dispor sobre a interceptação, neutralização e abate de aeronave autônoma ou remotamente pilotada, não tripulada, e dá outras providências.

Art. 1º Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para dispor sobre a interceptação, neutralização e abate de aeronave autônoma ou remotamente pilotada, não tripulada, bem como o emprego de contramedidas não destrutivas com a finalidade de detectar, interferir, incapacitar ou assumir o controle dessas aeronaves.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), passa a vigorar acrescida dos arts. 13-A e 13-B, com a seguinte redação:

“Art. 13-A. As Forças de Segurança Pública poderão interceptar, neutralizar ou abater aeronave autônoma ou remotamente pilotada, não tripulada, que representar ameaça iminente à segurança pública, à ordem pública, ao tráfego aéreo ou à integridade de pessoas.

§ 1º A ação de interceptação, neutralização ou abate seguirá procedimentos aprovados pelo comando da instituição, os quais observarão:

I – eventuais diretrizes estabelecidas pela autoridade de aviação civil e pelo departamento de controle do espaço aéreo com a finalidade de orientar esse tipo de ação;

II – os princípios da necessidade, legalidade e proporcionalidade da medida, priorizando a proteção de terceiros;

III – o princípio da efetividade, garantindo a atuação imediata de agentes autorizados em caso de emergência ou iminente ameaça à integridade de pessoas, instalações ou serviços públicos essenciais.

§ 2º Estende-se às forças armadas a autorização do caput, tanto no exercício de suas funções de defesa nacional, quanto no exercício de atividades de apoio às forças de segurança pública.

Art. 13-B. Entidades da administração pública direta e indireta poderão, na forma do regulamento, empregar contramedidas não destrutivas com a finalidade de detectar, interferir, incapacitar ou assumir o controle de aeronave autônoma ou remotamente pilotada, não tripulada, em situações de uso irregular ou que representem ameaça a terceiros.

§ 1º O Poder Executivo federal regulamentará o emprego das contramedidas referidas no caput estabelecendo:

I – As entidades ou agentes autorizados a executar as medidas;

II – Os meios autorizados ou proibidos;

III – Diretrizes para o estabelecimento de procedimentos necessários para execução das medidas por cada entidade autorizada.

§ 2º A elaboração do regulamento que trata o parágrafo primeiro ficará a cargo do ministério responsável pela implementação de políticas nacionais de segurança pública e contará com a participação da autoridade de aviação civil, da Força Aérea Brasileira, do Departamento de Controle do Espaço Aéreo, e dos órgãos reguladores federais responsáveis pela regulamentação de tecnologias eventualmente empregadas nos meios autorizados.”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 5646, DE 2025

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para dispor sobre a interceptação, neutralização e abate de Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP) por órgãos de segurança pública, bem como para regulamentar o emprego de Contramedidas Anti-Drones (CAD) no território nacional, em situações de ameaça à segurança pública, à vida humana ou à ordem nacional.

AUTORIA: Senador Flávio Bolsonaro (PL/RJ)



[Página da matéria](#)



PROJETO DE LEI Nº , DE 2025

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para dispor sobre a interceptação, neutralização e abate de Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP) por órgãos de segurança pública, bem como para regulamentar o emprego de Contramedidas Anti-Drones (CAD) no território nacional, em situações de ameaça à segurança pública, à vida humana ou à ordem nacional.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para dispor sobre a interceptação, neutralização e abate de Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP) por órgãos de segurança pública, bem como para regulamentar o emprego de Contramedidas Anti-Drones (CAD) no território nacional, em situações de ameaça à segurança pública, à vida humana ou à ordem nacional.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), passa a vigorar acrescida dos arts. 13-A e 13-B, com a seguinte redação:

“Art. 13-A. A autoridade operacional responsável pela condução da missão ou operação tática, no âmbito das Forças de Segurança Pública, poderá determinar a interceptação, neutralização ou abate de Aeronave Remotamente Pilotada (ARP) que represente ameaça iminente à segurança pública, à ordem pública, ao tráfego aéreo ou à integridade de pessoas.

§1º O uso da medida prevista no caput deverá observar os princípios da necessidade, legalidade e proporcionalidade, priorizando a proteção de terceiros.

§2º Quando tecnicamente viável e operacionalmente compatível com o nível de ameaça, a ação será coordenada com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), para preservação da segurança da navegação aérea.

§3º O disposto neste artigo não impede a atuação imediata de agentes autorizados em caso de emergência ou iminente ameaça



à integridade de pessoas, instalações ou serviços públicos essenciais.

Art. 13-B. Os órgãos de segurança pública federais, estaduais e os demais órgãos públicos autorizados, poderão empregar Contramedidas Anti-Drones (CAD) com a finalidade de detectar, interferir, neutralizar ou assumir o controle de Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP), em situações que representem ameaça concreta à segurança pública, à ordem nacional, à vida humana ou à regularidade do espaço aéreo.

§1º Consideram-se Contramedidas Anti-Drones (CAD), para os efeitos deste artigo:

- I – Bloqueadores de radiofrequência (jammers);
- II – Sistemas de interferência eletromagnética seletiva;
- III – Emissores direcionais de micro-ondas ou Pulso Eletromagnético (PEM);
- IV – Dispositivos de hackeamento ou interceptação de controle;
- V – Dispositivos físicos de impacto, captura ou interdição;
- VI – Sistemas de energia dirigida, incluindo armas a laser, capazes de neutralizar drones por meio de calor, dano estrutural ou interferência óptica direta.

§2º A regulamentação técnica e operacional do uso das Contramedidas Anti-Drones (CAD) será elaborada pelos órgãos públicos competentes, conforme a natureza da tecnologia e o tipo de ameaça, respeitando as atribuições legais das entidades reguladoras, no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a partir da publicação desta Lei.

§3º O uso das CAD nos termos deste artigo não configura crime, desde que executado por agentes autorizados, com finalidade exclusiva de neutralizar ameaça e em observância aos princípios da legalidade, da necessidade e da proporcionalidade.”(NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei tem como objetivo suprir uma lacuna jurídica crítica no ordenamento brasileiro: a ausência de normatização clara e atualizada sobre a atuação das forças de segurança em relação ao uso irregular, hostil ou criminoso de Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP), popularmente conhecidas como drones.

A recente operação no Estado do Rio de Janeiro, em outubro de 2025, revelou com absoluta clareza um cenário que, até então, parecia improvável sob a ótica da segurança pública tradicional. Facções criminosas



fizeram uso sistemático e coordenado de drones armados, adaptados com câmeras, sensores e até mesmo artefatos explosivos, para atacar áreas de policiamento, vigiar movimentações de tropas e intimidar a população. Esse tipo de ação evidencia uma mudança de paradigma na criminalidade organizada brasileira, que agora utiliza tecnologia de ponta, acessível por vias ilícitas, e opera com táticas inspiradas em conflitos internacionais, como os observados na Ucrânia.

Esses fatos demonstram que a soberania do espaço aéreo brasileiro está sendo violada por estruturas criminosas que, em alguns territórios, equiparam-se ou superam o Estado em capacidade de vigilância, logística e ataque remoto. O uso de drones por organizações criminosas já não é apenas uma questão de segurança pública local, é uma ameaça direta à segurança nacional, à integridade das forças de segurança e à própria ordem constitucional.

O grande problema reside no fato de que a legislação atual não oferece respaldo jurídico adequado para a neutralização de tais ameaças. A atuação imediata, técnica e proporcional das forças públicas ainda encontra barreiras legais, que expõem agentes a responsabilização civil, penal e administrativa por ações que, em essência, são atos de legítima defesa do interesse coletivo. Este projeto propõe duas soluções jurídicas centrais.

A primeira, inclui no Código Brasileiro de Aeronáutica a previsão expressa de que comandantes de operação de segurança pública poderão determinar o abate, neutralização ou interceptação de drones que representem risco iminente à vida, à segurança pública, ao tráfego aéreo ou à ordem pública. A redação prevê ainda a coordenação com o DECEA, quando tecnicamente viável, garantindo que a atuação policial não comprometa a navegação aérea civil. Preserva-se o respeito aos princípios da legalidade, necessidade e proporcionalidade, o que impede abusos e assegura o uso legítimo da força.

Além abate, a segunda solução é autorizar o uso de tecnologias modernas de defesa contra drones, como bloqueadores de sinal (jammers), emissores de pulso eletromagnético (PEM), redes de captura, dispositivos de interceptação de controle (hackeamento) e outros meios não letais ou cibernéticos.

Tais tecnologias, embora amplamente utilizadas em outros países, ainda encontram zona cinzenta legal no Brasil. O presente projeto elimina essa insegurança, definindo expressamente a excludente de ilicitude



quando o uso for realizado por agente autorizado, com finalidade exclusiva de neutralização de ameaça e em conformidade com os princípios jurídicos fundamentais.

O presente Projeto de Lei é urgente e necessário, pois o crime evoluiu e o Estado não pode atuar com ferramentas do século passado diante de ameaças do século XXI. A lacuna legal está sendo explorada por facções que operam drones com capacidade ofensiva, sem qualquer risco de responsabilização.

A atuação de um agente público, quando pautada pela técnica, urgência e interesse público, não pode ser criminalizada por ausência de norma expressa, bem como o povo brasileiro não pode mais viver refém do domínio aéreo do crime, sendo filmado, vigiado e atacado por plataformas hostis.

A soberania nacional também se exerce pelo controle efetivo do espaço aéreo em todas as suas dimensões.

Assim, o Projeto de Lei é uma resposta firme, moderna e equilibrada à escalada tecnológica do crime organizado. É também um compromisso concreto com a proteção da população brasileira, especialmente daqueles que enfrentam diariamente a presença ostensiva de organizações criminosas e seus instrumentos de vigilância, intimidação e violência.

Trata-se de uma proposta que fortalece o Estado Democrático de Direito, protege a população, moderniza o marco legal de defesa e reafirma o compromisso do Parlamento com a vida, a paz social e a soberania da República Federativa do Brasil.

Por tudo isso, conclama-se a aprovação célere deste projeto por todos os parlamentares comprometidos com a segurança pública e a proteção do cidadão brasileiro.

Sala das Sessões,
Senador FLÁVIO BOLSONARO
PL/RJ



LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 7.565, de 19 de Dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica (1986) - 7565/86

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1986;7565>

5



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador JAYME CAMPOS

PARECER Nº , DE 2026

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 4.229, de 2025, do Senador Wellington Fagundes, que *denomina “Rodovia Professor Gerson Luiz Bicego” trecho da rodovia BR-163, no município de Sorriso, no estado de Mato Grosso.*

Relator: Senador **JAYME CAMPOS**

I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão exclusiva e terminativa, o Projeto de Lei (PL) nº 4.229, de 2025, do Senador Wellington Fagundes, que *denomina “Rodovia Professor Gerson Luiz Bicego” trecho da rodovia BR-163, no município de Sorriso, no estado de Mato Grosso.*

Para tanto, a proposição institui a homenagem a que se propõe, tal qual descrita pela ementa. Encerra, igualmente, a cláusula de vigência, prevista para a data da publicação da lei em que se converter a matéria.

Na justificção, o autor destaca a história de vida e o legado do homenageado.

A proposição, que não recebeu emendas, foi distribuída para apreciação exclusiva e terminativa deste colegiado.

II – ANÁLISE

Nos termos do disposto no inciso I do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete a esta comissão opinar sobre proposições que versem, entre outros temas, sobre transportes terrestres, a exemplo da proposição em debate.

Ainda segundo essa mesma norma, conforme estabelecido nos incisos I dos arts. 49 e 91, foi confiada à CI a competência para decidir terminativamente sobre o projeto, razão pela qual lhe cumpre apreciar seu mérito.

Ademais, em virtude do caráter exclusivo do exame da matéria, compete subsidiariamente a este colegiado, em substituição à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, pronunciar-se também acerca dos aspectos constitucionais, jurídicos, em especial no que diz respeito à técnica legislativa, e regimentais da proposição.

Quanto à constitucionalidade formal do projeto, consideramos atendidos os aspectos relacionados à competência legislativa da União (art. 22, XI, CF), às atribuições do Congresso Nacional (art. 48, *caput*, CF) e à legitimidade da iniciativa parlamentar – neste caso, ampla e não reservada (art. 61, *caput*, CF) –, bem como ao meio adequado para veiculação da matéria.

Verificado o atendimento aos requisitos constitucionais formais, parecem igualmente atendidos os requisitos constitucionais materiais, de forma que não se observam, na proposição, vícios relacionados à constitucionalidade da matéria. Tampouco foram observadas falhas de natureza regimental.

A atribuição supletiva de nomes a infraestruturas constantes do Sistema Federal de Viação é regulada pela Lei nº 6.682, de 27 de agosto de 1979, que dispõe sobre a denominação de estações terminais, obras de arte ou trechos de via do sistema nacional de transporte.

No que concerne à juridicidade, a proposta observa os preceitos da mencionada Lei, especialmente aquele encartado no art. 2º, que propugna que homenagens como a ora em exame devem ser instituídas por lei especial, devendo a honraria designar “fato histórico ou [...] nome de pessoa falecida que haja prestado relevante serviço à Nação ou à Humanidade”.

De outra sorte, a iniciativa encontra amparo na Lei nº 6.454, de 24 de outubro de 1977, que *dispõe sobre a denominação de logradouros, obras, serviços e monumentos públicos* e veda, em todo o território nacional, a atribuição de nome de pessoa viva ou que tenha se notabilizado pela defesa ou exploração de mão de obra escrava, em qualquer modalidade, a bem público pertencente à União ou às pessoas jurídicas da administração indireta. O homenageado faleceu em 2025, preenchendo o pressuposto da referida Lei.

No que diz respeito ao mérito, a proposição merece prosperar.

Natural de Seara, em Santa Catarina, Gerson Luiz Bicego transferiu-se posteriormente para Mato Grosso, onde fincou raízes e construiu uma trajetória exemplar, marcada pela dedicação à educação e ao serviço público. Licenciado em História, exerceu o magistério em instituições públicas e privadas, contribuindo de maneira significativa para o fortalecimento do ensino de qualidade na região norte mato-grossense.

Sua atuação não se limitou ao campo educacional. Dotado de espírito público e sensível às necessidades da coletividade, ingressou na vida política e exerceu os cargos de vereador no período de 2013 a 2016 e de vice-prefeito nos mandatos de 2017 a 2020 e de 2021 a 2024, sempre no Município de Sorriso. Investido na Presidência do Poder Legislativo sorrisiense em 1º de janeiro de 2025, faleceu em 18 de janeiro, em decorrência de um acidente vascular cerebral. Ao longo de sua vida pública, destacou-se pela conduta ética, pela responsabilidade na gestão e pela permanente defesa dos interesses da população.

Tanto na educação quanto na política, sua liderança foi guiada pelo compromisso com o desenvolvimento humano, pela valorização da educação como instrumento de transformação social e pelo estímulo à participação cidadã. Seu legado permanece presente na memória da população de Sorriso, cuja história se confunde, em muitos aspectos, com a trajetória desse ilustre homenageado.

A denominação do referido trecho da BR-163 como “Rodovia Professor Gerson Luiz Bicego” representa justa homenagem a um cidadão que dedicou sua vida à promoção do bem comum e cuja atuação deixou marcas positivas no âmbito municipal e regional. A escolha desse trecho, localizado em uma das mais importantes vias de integração e de escoamento da produção agrícola da região, reveste a homenagem de especial simbolismo, ao associar a memória do homenageado ao desenvolvimento e ao progresso do município.

III – VOTO

Ante o exposto, **o voto é pela aprovação** do Projeto de Lei nº 4.229, de 2025.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4229, DE 2025

Denomina “Rodovia Professor Gerson Luiz Bicego” trecho da rodovia BR-163, no município de Sorriso, no estado de Mato Grosso.

AUTORIA: Senador Wellington Fagundes (PL/MT)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Wellington Fagundes

PROJETO DE LEI Nº , DE 2025

Denomina “Rodovia Professor Gerson Luiz Bicego” trecho da rodovia BR-163, no município de Sorriso, no estado de Mato Grosso.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica denominado “Rodovia Professor Gerson Luiz Bicego” o trecho da rodovia BR-163, compreendido entre o km 756,2 e o km 765,8, no município de Sorriso, no estado de Mato Grosso.

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição legislativa objetiva prestar homenagem ao professor Gerson Luiz Bicego, atribuindo seu nome ao trecho da rodovia BR- 163, compreendido entre os quilômetros 756,2 e 765,8, no município de Sorriso, no estado de Mato Grosso.

Gerson Luiz Bicego nasceu em Seara, no estado de Santa Catarina, transferindo-se posteriormente para Mato Grosso, onde estabeleceu raízes e desenvolveu notável trajetória nos campos da educação e da política. Licenciado em História, dedicou-se ao magistério, tendo lecionado em instituições públicas e privadas e contribuído de forma decisiva para a consolidação do ensino de qualidade na região norte mato-grossense.

Sua atuação, no entanto, transcendeu as salas de aula. Com forte vocação para o serviço público e sensível às demandas da sociedade, Gerson

**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador Wellington Fagundes

Bicego ingressou na vida política, tendo exercido mandatos como vereador, de 2013 a 2016, e vice-prefeito, de 2017 a 2020 e de 2021 a 2024, todos no município de Sorriso. Ao longo de sua carreira política, pautou sua conduta pela ética, pela austeridade na gestão pública e pela defesa dos interesses coletivos.

Em ambas as esferas — educacional e política — sua liderança foi marcada pelo compromisso com a promoção do desenvolvimento humano, pela valorização da educação como instrumento de transformação social e pelo incentivo à participação cidadã. Seu legado permanece vivo na memória da população de Sorriso, município cuja história se entrelaça com a de seu ilustre homenageado.

A designação do trecho da BR-163 como “Rodovia Professor Gerson Luiz Bicego” constitui tributo à memória de um cidadão cuja vida foi dedicada à construção do bem comum, e cuja atuação repercutiu positivamente nas esferas municipal e regional. A escolha do referido trecho, situado na principal via de integração e escoamento da produção agrícola da região, confere ainda maior simbolismo à homenagem, reforçando o vínculo entre a história pessoal do homenageado e o progresso do município.

Diante do exposto, solicito o apoio dos nobres Pares para a aprovação deste Projeto de Lei, que se reveste de justiça, reconhecimento e profundo respeito à memória do Professor Gerson Luiz Bicego.

Sala das Sessões,

Senador WELLINGTON FAGUNDES

6



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador JAYME CAMPOS

PARECER Nº , DE 2026

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 6.412, de 2025, do Senador Astronauta Marcos Pontes, que *institui o Dia do Mecânico de Manutenção Aeronáutica – MMA, em reconhecimento aos profissionais de manutenção aeronáutica.*

Relator: Senador **JAYME CAMPOS**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão terminativa, o Projeto de Lei (PL) nº 6.412, de 2025, de autoria do Senador Astronauta Marcos Pontes, que *institui o Dia do Mecânico de Manutenção Aeronáutica – MMA, em reconhecimento aos profissionais de manutenção aeronáutica.*

A proposição é estruturada em três artigos. O art. 1º institui a efeméride e determina sua integração ao Calendário Oficial de Datas Comemorativas da República Federativa do Brasil. O art. 2º define que a data visa reconhecer a competência técnica e a dedicação desses profissionais, fundamentais para a segurança de aeronaves, passageiros e tripulantes. O art. 3º estabelece a entrada em vigor da lei na data de sua publicação.

Na justificção, o autor enfatiza a relevância do Mecânico de Manutenção Aeronáutica (MMA) para a segurança operacional da aviação civil e militar, destacando sua responsabilidade em atividades críticas como inspeção, reparo e liberação técnica de aeronaves.

A escolha do dia 29 de outubro presta homenagem ao sacrifício do Suboficial Marcelo dos Santos Dias, que em 2009 faleceu após salvar dez pessoas em um acidente aéreo na Amazônia, simbolizando o comprometimento e a excelência técnica inerentes à profissão.

Assim, a proposição objetiva, conforme seu autor, além de formalizar o reconhecimento a esses "anjos da guarda" da aviação, fomentar a valorização profissional, o aprimoramento técnico e a conscientização da sociedade sobre a relevância desses especialistas para a proteção da vida no transporte aéreo brasileiro.

O PL nº 6.412, de 2025, foi distribuído exclusivamente a este colegiado para deliberação terminativa, não tendo sido apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

De acordo com o inciso I do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), cabe a este colegiado emitir parecer sobre proposições referentes, entre outros assuntos, aos transportes de terra, mar e ar, como é o caso da proposição em análise.

Além disso, devido ao caráter exclusivo do exame da matéria, compete também a este colegiado, em substituição à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, pronunciar-se sobre os aspectos constitucionais, jurídicos, especialmente no que tange a elementos de técnica legislativa, e regimentais da proposição.

No que respeita à constitucionalidade formal do projeto, constata-se que foram respeitados os aspectos relativos à competência legislativa da União (art. 22, inciso XI, da Constituição Federal - CF), às funções do Congresso Nacional (art. 48, *caput*, CF) e à legitimidade da iniciativa parlamentar – ampla e não exclusiva (art. 61, *caput*, CF), assim como o instrumento apropriado para apresentação do conteúdo (lei ordinária).

Além de terem sido atendidos os requisitos constitucionais formais, constata-se o cumprimento dos requisitos constitucionais materiais, haja vista a ausência de vícios de constitucionalidade na proposição. Do mesmo modo, não foram observadas falhas de natureza regimental.

Quanto à juridicidade, a matéria está em consonância com o ordenamento jurídico nacional.

Registre-se, em adição, no que concerne à técnica legislativa, que o texto do projeto se encontra igualmente de acordo com as normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

Sob o prisma do mérito, a matéria alcança um patamar de excelência ao propor o reconhecimento de uma categoria que constitui elemento precípua da segurança operacional de voo. Os Mecânicos de Manutenção Aeronáutica (MMA) são os artífices silenciosos que garantem a integridade estrutural e a funcionalidade sistêmica de vetores aéreos complexos. Sua labuta, pautada pelo rigor técnico e pela observância estrita de manuais e regulamentos, é o que permite o tráfego seguro de milhões de almas pelo espaço aéreo brasileiro. São, em essência, os garantidores da missão de voar e combater, assegurando que cada decolagem corresponda a um pouso seguro.

O âmago desta análise reside na exaltação extraordinária e homérica da figura do Suboficial Marcelo dos Santos Dias. O dia 29 de outubro não é uma escolha fortuita; é a data em que o referido militar, investido de sua condição de tripulante e mantenedor, sublimou o conceito de dever para com a Pátria e para com o próximo.

Em 2009, sob a égide de uma emergência crítica após pane do grupo motopropulsor em cenário hostil de selva, a aeronave C-98 Caravan (FAB-2725) realizou um pouso forçado no Rio Ituí. Naquele momento de caos e perigo iminente, o Suboficial Dias, mesmo ferido, não buscou a própria salvação. Com um altruísmo que remonta aos grandes heróis da história militar, posicionou-se na retaguarda da aeronave, operando a saída de emergência para facilitar o abandono.

Seu ato foi muito nobre: logrou êxito em resgatar nove adultos – incluindo sete civis e uma gestante –, preservando, assim, dez vidas, ao considerar o nascituro. Relatos de sobreviventes atestam que o ínclito militar permaneceu no posto de auxílio até que o último passageiro estivesse a salvo, negligenciando seu próprio esgotamento físico diante da força implacável da correnteza. Suas palavras finais, registradas em testemunho emocionante, ainda ecoam como o epitáfio de um guerreiro que cumpriu seu múnus até o último alento.

A aeronave foi localizada a aproximadamente dez milhas náuticas fora de sua rota original entre Cruzeiro do Sul (AC) e Tabatinga (AM), em uma área de selva fechada e mata densa que desafiava a visibilidade das equipes de busca e salvamento. O local do acidente era desprovido de qualquer infraestrutura de apoio, tornando a função do mecânico de voo a única salvaguarda para os passageiros.

O Suboficial Dias, com mais de 25 anos de serviço e 3 mil horas de voo, não foi apenas um técnico de excelência; ele tornou-se o “Anjo da Guarda” materializado, cujo sacrifício personifica os valores mais elevados da Força Aérea Brasileira: dever, lealdade e sacrifício. Instituir o Dia do Mecânico de Manutenção Aeronáutica nesta data é, portanto, converter um luto histórico em um monumento perene à competência técnica e à abnegação humana.

A valorização desta classe de profissionais, por meio desta proposição, é um imperativo moral que fortalece a cultura da segurança operacional e educa as futuras gerações de mantenedores sobre a gravidade e a nobreza de seu ofício.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 6.412, de 2025.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 6412, DE 2025

Institui o Dia do Mecânico de Manutenção Aeronáutica – MMA, em reconhecimento aos profissionais de manutenção aeronáutica.

AUTORIA: Senador Astronauta Marcos Pontes (PL/SP)



[Página da matéria](#)

PROJETO DE LEI Nº DE 2025

Institui o Dia do Mecânico de Manutenção Aeronáutica – MMA, em reconhecimento aos profissionais de manutenção aeronáutica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituído o Dia Nacional do Mecânico de Manutenção Aeronáutica – MMA, a ser celebrado anualmente em 29 de outubro, com a finalidade de reconhecer a importância desses profissionais para a segurança e a operação da aviação civil e militar no Brasil.

Parágrafo único. A data ora instituída passa a integrar o Calendário Oficial de Datas Comemorativas da República Federativa do Brasil.

Art. 2º A data visa reconhecer a competência técnica e dedicação destes profissionais, que labutam diária e incansavelmente, para garantir a segurança das aeronaves, bem como a de milhões de passageiros e tripulantes.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A profissão de Mecânico de Manutenção Aeronáutica – MMA, é essencial para a segurança das operações aéreas. Esses profissionais são responsáveis por atividades cruciais, como inspeção, reparo, manutenção e liberação técnica das aeronaves, sendo, portanto, indispensáveis para a aviação civil e militar.



A escolha do dia 29 de outubro está relacionada ao ato heroico do Suboficial Marcelo dos Santos Dias, Militar da Força Aérea Brasileira (FAB), ocorrido em 2009. Durante o acidente com a aeronave CESSNA, modelo 208B Grand Caravan, de matrícula FAB-2725, na Amazônia, mesmo ferido após o pouso forçado no rio Ituí, o Suboficial Dias abriu a porta da aeronave e auxiliou no resgate dos passageiros, incluindo sete civis e uma gestante. Seu esforço salvou nove adultos e um bebê. Ao retornar para ajudar mais uma vez, foi vencido pela correnteza, o que levou a óbito. Este ato de bravura, onde o Suboficial Dias, sacrificou a própria vida, para salvar a vida de outrem, demonstra o profissionalismo, o comprometimento e a dedicação para com a profissão de Mecânico de Manutenção Aeronáutica.

Com mais de 25 anos de serviço e 3 mil horas de voo, o Suboficial Dias era reconhecido por sua excelência técnica como Mecânico de Manutenção Aeronáutica (MMA), além de ser instrutor e inspetor de manutenção, sendo exemplo de comprometimento com a segurança operacional e a preservação de vidas.

A homenagem proposta busca valorizar a relevância estratégica dos MMAs, profissionais que atuam, muitas vezes de forma silenciosa e nos bastidores, mas que são verdadeiros anjos da guarda da aviação.

O reconhecimento formal dessa profissão, de Mecânico de Manutenção Aeronáutica, por meio da criação de uma data comemorativa estimula a valorização profissional, o aprimoramento, o reconhecimento técnico e a conscientização da sociedade sobre a importância desse profissional para a segurança do transporte aéreo no Brasil.

A presente proposição foi idealizada por dois profissionais comprometidos e atuantes na aviação brasileira, tanto na aviação militar quanto na civil:

- Carlos Augusto Pereira Costa, profissional com mais de 30 anos de atuação na Segurança de Voo e na Gestão da Segurança Operacional (SGSO), Carlos Augusto Pereira Costa construiu uma trajetória sólida, aliando experiência prática, formação técnica e visão estratégica. É graduado em Segurança do Trabalho, Master Practitioner em Programação Neurolinguística (PNL) e atualmente cursa MBA em Gestão Aeroportuária, buscando sempre integrar conhecimento técnico com habilidades humanas voltadas à prevenção e ao desempenho operacional.



Atualmente, atua como COAer no IBAMA, contribuindo diretamente para a segurança nas operações aéreas em apoio às ações ambientais. Ao longo de sua carreira, especializou-se em áreas como aviação agrícola, operação de RPAS (drones) e EVTOL, tendo coordenado o primeiro curso nacional voltado à área operacional de aeronaves elétricas de decolagem e pouso vertical.

Sua missão é desenvolver e aplicar novos conceitos e práticas preventivas para reduzir riscos e fortalecer a segurança na aviação brasileira, com foco em inovação, sustentabilidade e evolução contínua do setor público;

- Firmino Cota de Souza Junior, Primeiro-Sargento da Reserva da Força Aérea Brasileira, Mecânico de Manutenção Aeronáutica (MMA), com habilitação nos Grupos Célula, Motopropulsor e Aviônicos, atuando como Mecânico de Manutenção Aeronáutica e Mecânico de Voo durante 21 anos na FAB, com ampla experiência técnica e reconhecida atuação em 3 (três) unidades operacionais da FAB.

É Pós-graduado em Segurança de Aviação e Aeronavegabilidade pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) e pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), e ainda Pós-graduado em Metodologia do Ensino Superior pela Universidade Estadual de Goiás (UEG). É Bacharel em Ciências Contábeis, pela Universidade Federal do Pará (UFPA), e Bacharel em Direito / Advogado, pelo Centro Universitário MAUÁ (Brasília / DF).

Atualmente é Inspetor de Aviação Civil na Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, onde exerce as atividades desde setembro de 2007, atuando em diversas áreas da aviação civil, tais como: regulação e fiscalização da aviação civil, certificação de empresas de manutenção aeronáutica, vistorias de aeronaves, exames de proficiência / cheques práticos de mecânicos de manutenção aeronáutica, processos de registros de aeronaves do Registro Aeronáutico Brasileiro – RAB.

Ambos conhecem de perto os desafios e a importância da atuação dos MMAs e idealizaram essa justa homenagem como forma de reconhecimento à dedicação e ao profissionalismo desses brasileiros.



Pelo exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões,

Senador ASTRONAUTA MARCOS
PONTES



7



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de instruir o PL 4443/2025, que “dispõe sobre a Política Nacional de Minerais Críticos e Estratégicos”.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- a Senhora Ana Paula Lima Vieira Bittencourt, Secretária Nacional de Geologia, Mineração e Transformação Mineral do Ministério de Minas e Energia (MME);
- o Senhor Mauro Henrique Moreira Sousa, Diretor-Geral da Agência Nacional de Mineração (ANM);
- a Senhora Silvia Cristina Alves França, Diretora do Centro de Tecnologia Mineral (CETEM);
- o Senhor Francisco Valdir Silveira, Diretor-Presidente do Serviço Geológico do Brasil (SGB);
- o Senhor Antonio Ricardo Alvarez Alban, Presidente da Confederação Nacional de Indústria;
- o Senhor Luis Mauricio Ferraiuoli Azevedo, Presidente da Associação Brasileira de Empresas de Pesquisa Mineral e Mineração;
- o Senhor Fernando Azevedo e Silva, Presidente do Instituto Brasileiro de Mineração (IBRAM).



JUSTIFICAÇÃO

Os chamados “Minerais Críticos” estão por trás de diversas soluções voltadas a cidades mais modernas, energia limpa e acessível, transporte mais eficiente, agricultura produtiva e conectada, bem como avanços significativos na área da saúde. Por essa razão, são vistos como um verdadeiro passaporte para o futuro do País.

Contudo, o desafio não é simples. Os novos contornos da geopolítica global têm redefinido o contexto da extração e da transformação de minerais críticos e estratégicos, hoje considerados insumos fundamentais para tecnologias alinhadas à economia verde e de baixo carbono.

No Brasil, os minerais críticos e estratégicos (MCEs) são priorizados no Plano Nacional de Mineração 2030 e na política industrial brasileira. Em linhas gerais, os minerais críticos se destacam por sua relevância no cenário global, enquanto os minerais estratégicos se relacionam à demanda e à oferta nacionais. O país ocupa posição privilegiada quanto à sua dotação desses recursos, essenciais à transição energética. Todavia, a consolidação desse protagonismo demanda o fortalecimento da infraestrutura e o amadurecimento das diversas etapas da cadeia de valor.

Detentor de expressivas reservas de minerais fundamentais para a transição energética, o Brasil destaca-se como importante fornecedor de ferro, nióbio, tântalo, alumínio, grafita e terras raras.

Nesse contexto, o Projeto de Lei nº 4.443, de 2025, de autoria do Senador Renan Calheiros, insere o Congresso Nacional no centro deste debate ao propor a instituição da Política Nacional de Minerais Críticos e Estratégicos (PNMCE), com o objetivo de posicionar o País diante da crescente demanda mundial por esses insumos. Tal demanda representa uma janela estratégica para consolidar o Brasil como protagonista na transição energética e como potência na geopolítica dos minerais críticos.



Considerando a complexidade do tema e os desafios regulatórios, ambientais, sociais e econômicos envolvidos, bem como o papel do Poder Legislativo na promoção de um debate qualificado e plural, entendo ser indispensável a realização de audiência pública.

Diante disso, solicito o apoio das eminentes Senhoras Senadoras e dos Senhores Senadores para a aprovação do presente requerimento, a fim de possibilitar a discussão aprofundada da matéria, com a oitiva de especialistas, representantes do setor produtivo, da academia e da sociedade civil, contribuindo para o aperfeiçoamento do texto legislativo e para a tomada de decisões alinhadas ao interesse nacional.

Sala da Comissão, 2 de fevereiro de 2026.

Senador Wilder Morais
(PL - GO)



8



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Esperidião Amin

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 3/2026 - CI, seja incluído o Senhor MÁRIO POVIA, Diretor Presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura.

Sala da Comissão, 17 de março de 2026.

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)



9



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Wellington Fagundes

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 3/2026 - CI.

Sejam incluídos os seguintes convidados

Sr. Jesualdo Conceição da Silva, Diretor-Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP,

Sr. Sérgio Aquino, Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias – FENOP.

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão dos convidados contribuirá para o aprofundamento do debate, tendo em vista a relevância das entidades que representam no setor portuário nacional.

Sala da Comissão, 18 de março de 2026.

Senador Wellington Fagundes
(PL - MT)



10



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Excelentíssimo 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 4/2026 - CI, a substituição do convidado anteriormente indicado, Sr. Fernando Azevedo e Silva, pelo atual presidente da entidade.

Proponho para a audiência a inclusão do Senhor Pablo Cesário, Presidente do IBRAM.

Sala da Comissão, 16 de março de 2026.

**Senador Wilder Morais
(PL - GO)**



11



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 3/2026 - CI seja incluído o seguinte convidado:

- representante CNA -Confederação Nacional da Agricultura..

Sala da Comissão, 17 de março de 2026.

**Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)**



12



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Sergio Moro

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 sobre as constantes quedas e oscilações de energia elétrica no estado do Paraná, no âmbito da atuação da Copel.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- o Senhor Daniel Pimentel Slaviero, Diretor-Presidente da Companhia Paranaense de Energia (Copel);
- o Senhor Ágide Eduardo Meneguette, Presidente da Federação da Agricultura do Estado do Paraná (Sistema FAEP);
- o Senhor Paulo Henrique Rodrigues Pereira, Secretário Nacional do Consumidor do Ministério da Justiça e Segurança Pública (Senacon/MJSP);
- o Senhor Sandoval de Araujo Feitosa Neto, Diretor-Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL);
- o Senhor Edson José de Vasconcelos, Presidente da Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP);
- o Senhor José Roberto Ricken, Presidente da Organização das Cooperativas do Estado do Paraná (Ocepar).

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição justifica-se pela necessidade de esclarecimentos e de um debate público sobre os constantes problemas



no fornecimento de energia elétrica no Estado do Paraná, especialmente em áreas rurais, que vêm causando prejuízos severos à economia, à produção agropecuária e à qualidade de vida da população paranaense.

Inicialmente ressalvo que o subscritor é amplamente favorável à privatização, entretanto, desde que a Copel (Companhia Paranaense de Energia) foi privatizada, em agosto de 2023, multiplicaram-se os relatos de oscilações, quedas e interrupções no fornecimento de energia elétrica em diversas regiões do Estado. É imprescindível destacar que a transferência do controle acionário não afasta — ao contrário, reforça — a obrigação da concessionária de prestar serviço adequado, contínuo, eficiente e de qualidade ao povo paranaense, nos termos da legislação e das normas regulatórias vigentes.

Estamos diante de uma situação grave que exige resposta imediata. Reportagens recentes e relatos de produtores rurais evidenciam a instabilidade no sistema elétrico, com impacto direto sobre a atividade agropecuária paranaense.

No município de Tupãssi-PR, um produtor rural registrou prejuízo estimado em aproximadamente R\$ 9 milhões após queda de energia danificar equipamentos essenciais, ocasionando a perda de cerca de 900 mil quilos de tilápias. Já em São Miguel do Iguçu-PR, uma produtora relatou a morte de aproximadamente 20 mil aves, pelo mesmo motivo.

As oscilações na rede elétrica têm ocasionado prejuízos individuais de grande monta, como danos a equipamentos, perda de insumos, comprometimento de sistemas de irrigação e climatização, bem como prejuízos indiretos que afetam toda a cadeia produtiva. Ressalte-se que a energia elétrica é insumo essencial não apenas para o agronegócio, mas também para hospitais, escolas, comércio, empreendimentos e residências, sendo elemento indispensável ao desenvolvimento econômico e à segurança da população.



Cabe destacar ainda que, no ano de 2025, a Copel registrou lucro de aproximadamente R\$ 2,6 bilhões. Um resultado dessa dimensão aumenta a expectativa da sociedade por um serviço estável, seguro e à altura do que é cobrado dos consumidores.

Diante desse cenário, torna-se necessária a realização de audiência com representantes da Companhia Paranaense de Energia (Copel), da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), da Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon), do Sistema FAEP — composto pela Federação da Agricultura do Estado do Paraná (FAEP), pelo Serviço Nacional de Aprendizagem Rural do Paraná (SENAR-PR) e por sindicatos rurais —, da Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP) e da Organização das Cooperativas do Estado do Paraná (Ocepar), a fim de promover amplo debate e prestar esclarecimentos, pelos responsáveis, acerca das frequentes interrupções no fornecimento de energia elétrica, das medidas adotadas para garantir a estabilidade do sistema e dos mecanismos de atendimento e ressarcimento aos consumidores prejudicados.

O objetivo do presente requerimento é assegurar transparência, fiscalização e agilidade na adoção de medidas concretas que garantam a regularidade do serviço público, preservando a economia e o direito dos consumidores paranaenses.

Do exposto, conto com o apoio dos Pares para a aprovação deste requerimento.

Sala da Comissão, 24 de março de 2026.

Senador Sergio Moro
(UNIÃO - PR)



13



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 4/2026 - CI sejam incluídos os seguintes convidados:

- a Senhora RAFAELA GUEDES, ECONOMISTA UFRJ, MESTRE FGV, CONSULTORA CEBRI;
- o Senhor CAIQUE SOUZA, ECONOMISTA FEA-USP, CONSULTOR BID/MME.

Sala da Comissão, 24 de março de 2026.

Senador Wilder Morais
(PL - GO)



14

REQUERIMENTO Nº DE - CI

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, em conjunto com a Comissão de Assuntos Econômicos e a Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor, com o objetivo de debater a fragilização da cadeia de distribuição de combustíveis no Brasil, os impactos sobre preços e abastecimento, e as alternativas de intervenção estatal no setor.

O tema da audiência pública diz respeito à crescente fragilização da cadeia de distribuição de combustíveis no Brasil e às consequências econômicas, sociais e estratégicas desse processo. Em termos práticos, trata-se de discutir como a perda de instrumentos públicos de coordenação sobre a distribuição, especialmente após a privatização da BR Distribuidora, reduziu a capacidade do Estado de influenciar a formação de preços na ponta, de assegurar o repasse de reduções ocorridas nas refinarias ao consumidor final e de responder com maior efetividade a choques internacionais sobre o petróleo. A questão central é que, embora o Brasil seja relevante produtor de petróleo, isso não se converte automaticamente em estabilidade de preços internos, sobretudo quando a etapa final da cadeia fica majoritariamente submetida à lógica privada de maximização de margens.

O debate também envolve a relação entre distribuição de combustíveis, segurança energética e inflação. Em cenários de crise internacional, como os provocados por conflitos no Oriente Médio e por



interrupções em rotas estratégicas de energia, o preço do petróleo tende a subir rapidamente, pressionando especialmente o diesel, que tem peso decisivo sobre o transporte de cargas, os alimentos e os custos produtivos em geral. Quando o país não dispõe de instrumentos robustos de regulação e coordenação sobre a cadeia de abastecimento, esses choques externos são transmitidos de forma mais intensa para a economia doméstica. Por isso, a audiência se justifica não apenas como debate setorial, mas como discussão sobre estabilidade macroeconômica, defesa do mercado interno e proteção do poder de compra da população.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- representante do Ministério da Fazenda;
- representante do Ministério de Minas e Energia;
- representante da Senacon;
- representante da Federação Única dos Petroleiros;
- representante do Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás

Natural e Biocombustíveis – Ineep.

JUSTIFICAÇÃO

A recente instabilidade internacional no mercado de petróleo recolocou no centro do debate público a necessidade de o Estado brasileiro dispor de instrumentos efetivos para coordenar a cadeia de combustíveis e proteger a economia nacional contra choques externos. O aumento das tensões geopolíticas e a elevação do preço internacional do barril evidenciaram, mais uma vez, que a transmissão desses choques para o mercado doméstico não depende apenas do cenário externo, mas também da forma como o setor está estruturado internamente. No caso brasileiro, a perda de capacidade pública de coordenação sobre a distribuição de combustíveis, após a privatização da BR Distribuidora, contribuiu para aprofundar a vulnerabilidade do país, com efeitos sobre preços, abastecimento, inflação e custos logísticos



O material em análise destaca que, mesmo quando há redução de preços nas refinarias, o repasse ao consumidor nem sempre ocorre de forma integral, o que indica a necessidade de examinar com mais profundidade a formação de margens na distribuição e na revenda. Soma-se a isso a permanência de capacidade ociosa no parque de refino nacional e a dependência parcial de derivados, especialmente diesel, quadro que limita a autonomia do país diante de situações de crise internacional

Embora o governo federal tenha anunciado medidas emergenciais para mitigar a alta dos combustíveis, como desoneração tributária, subvenção temporária e reforço da fiscalização, é preciso reconhecer que tais providências, ainda que relevantes no curto prazo, não substituem o debate estrutural sobre o futuro do setor. A audiência pública permitirá discutir alternativas mais duradouras, como o fortalecimento do refino doméstico, a criação de instrumentos permanentes de regulação, o monitoramento público das margens de distribuição, a constituição de estoques estratégicos e a ampliação da presença estatal ou paraestatal em segmentos decisivos da cadeia de abastecimento

Diante da relevância econômica, social e estratégica do tema, torna-se fundamental promover um debate qualificado nesta Comissão, com a participação do Poder Executivo, das agências reguladoras, das empresas públicas, de especialistas e de representantes dos trabalhadores, a fim de avaliar medidas capazes de reforçar a segurança energética nacional, reduzir a vulnerabilidade do mercado interno e assegurar maior estabilidade nos preços dos combustíveis.

Sala da Comissão, 31 de março de 2026.

Senador Beto Faro
(PT - PA)



15



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Chico Rodrigues

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 políticas de promoção da conectividade aérea em regiões isoladas ou socioeconomicamente vulneráveis.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- a Senhora Anne Caroliny Dantas Pereira, Vereadora de Boa Vista;
- o Senhor Manoel Fernando Estrella, Conselho Municipal de Turismo

Boa Vista;

- a Senhora Lena Matos, Presidente Agência Brasileira de Viagens -

Roraima;

- o Senhor Luiz Afonso Garcia, Presidente Associação de Guias de

Turismo de Roraima;

- o Senhor Timóteo Bessa Jucá, Dono da DuLavrado;
- o Senhor Hoffman Rodrigues da Silva, Projetos Legislativos;
- representante Agência Nacional de Aviação Civil;
- representante Secretaria Nacional de Aviação Civil;
- representante Ministério dos Portos e Aeroportos;
- representante Gol Linhas Aéreas;
- representante Latam Airlines;
- representante Azul;



- representante Governo do Estado de Roraima.

Sala da Comissão, 31 de março de 2026.

Senador Chico Rodrigues
(PSB - RR)



16



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Requer que sejam prestadas, pelo Senhor Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio, informações sobre modelagem de tráfego e da formação das tarifas de pedágio no âmbito da concessão da BR-364/RO.

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 Senhor Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio, informações sobre modelagem de tráfego e da formação das tarifas de pedágio no âmbito da concessão da BR-364/RO.

Nesses termos, requisita-se:

1. séries de tráfego projetado e de tráfego efetivamente observado, desde o início da cobrança, bem como a análise sintética da ANTT indicando o desvio percentual entre tráfego projetado e realizado e os impactos observados; e
2. elaboração de estudos que avaliem a possibilidade de redução das tarifas com base no fluxo real de veículos, preservado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e a modicidade da tarifa pagas pelos usuários.



JUSTIFICAÇÃO

A concessão da BR-364 no Estado de Rondônia introduziu a cobrança de pedágios em trecho essencial à integração logística, ao escoamento da produção agropecuária e ao deslocamento cotidiano da população rondoniense. Trata-se de via estratégica para a economia regional e para o acesso a serviços públicos, de modo que a modicidade tarifária deve ser observada de forma rigorosa e permanente.

Há indícios de que as projeções de tráfego utilizadas na modelagem da concessão podem ter sido subestimadas, em comparação com o fluxo de veículos efetivamente verificado após o início da cobrança. A subestimação de demanda, em concessões rodoviárias, tende a resultar em tarifas de pedágio mais elevadas do que o necessário para garantir o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, onerando desproporcionalmente usuários e populações locais.

Caso o volume real de tráfego se revele significativamente superior ao estimado na fase de licitação, é possível que a receita tarifária projetada possa ser alcançada com valores de pedágio inferiores aos atualmente praticados, sem prejuízo à sustentabilidade do contrato. Nessa hipótese, faz-se necessária a revisão dos estudos, bem como a análise de eventuais mecanismos de reequilíbrio que contemplem a redução das tarifas, em observância aos princípios da modicidade tarifária, da transparência e da supremacia do interesse público.

Diante da relevância social e econômica do tema, é imprescindível obter informações detalhadas junto à ANTT sobre a modelagem de demanda, a metodologia empregada, as revisões realizadas e os dados de tráfego efetivo da BR-364 em Rondônia.

Sala das Comissões, 9 de abril de 2026.

Senador Marcos Rogério
(PL - RO)



17



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Requer que sejam prestadas, pelo Senhor Diretor-Geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Artur Watt Neto, informações sobre a Consulta Pública nº 3/2026 da ANP, voltada à definição da BRA, dos planos de investimentos e dos custos operacionais das transportadoras GOM, TSB, TBG, NTS e TAG para o ciclo tarifário 2026–2030.

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 Senhor Diretor-Geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Artur Watt Neto, informações sobre a Consulta Pública nº 3/2026 da ANP, voltada à definição da BRA, dos planos de investimentos e dos custos operacionais das transportadoras GOM, TSB, TBG, NTS e TAG para o ciclo tarifário 2026–2030.

Nesses termos, requisita-se:

1. se o gasoduto Urucu–Coari–Manaus será incluído, de forma expressa, no escopo das determinações regulatórias sobre valoração da BRA, planos de investimentos e custos operacionais do ciclo tarifário 2026–2030;



2. qual o valor da Base Regulatória de Ativos do UCM considerada pela Agência, discriminando valor original, depreciação acumulada, investimentos adicionais e capital econômico remanescente;
3. se a ANP reconhece que a maior parte dos ativos do UCM já se encontra amortizada e, em caso positivo, quais medidas pretende adotar para ajustar a tarifa de transporte à nova realidade, prevenindo dupla remuneração; e
4. qual o impacto estimado da atual tarifa de transporte do UCM sobre os custos da CCC e da CDE e, por consequência, sobre as tarifas de energia elétrica dos consumidores em todo o país.

JUSTIFICAÇÃO

O presente requerimento de informação à ANP justifica-se pela necessidade de transparência e de proteção ao consumidor diante do atual regime tarifário aplicado ao gasoduto Urucu-Coari-Manaus (UCM). Embora seja infraestrutura estratégica para o suprimento de cerca de 85% da energia elétrica consumida no estado do Amazonas e para o atendimento de milhares de consumidores de gás canalizado, o UCM não é mencionado de forma explícita na Consulta Pública nº 3/2026, que trata da Base Regulatória de Ativos (BRA), dos planos de investimentos e dos custos operacionais das principais transportadoras de gás para o ciclo tarifário 2026–2030. Essa lacuna regulatória é especialmente grave porque o projeto já se encontra amplamente amortizado, com estimativas de recuperação de 70% a 85% da base de ativos, sem que isso tenha se refletido em redução proporcional da tarifa de transporte, que permanece em patamar muito superior à média nacional e a benchmarks de sistemas maduros.

Tal situação indica possível dupla remuneração de capital às custas dos consumidores de gás e de energia elétrica, em desacordo com os princípios de modicidade tarifária, eficiência econômica e justa remuneração previstos na Lei nº 14.134/2021, no Decreto nº 10.712/2021 e na própria Resolução ANP nº



991/2026, que adota a metodologia de BRA e Receita Máxima Permitida para os gasodutos de transporte. Além disso, a tarifa elevada do UCM impacta diretamente os custos da Conta Consumo de Combustíveis (CCC) e, por consequência, da Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), onerando em bilhões de reais todos os consumidores brasileiros por meio das tarifas de energia elétrica.

É, portanto, tema que envolve diretamente o custo de vida dos brasileiros e a competitividade da economia nacional: manter uma tarifa de transporte inflada em um gasoduto já amortizado significa perpetuar um subsídio cruzado ao contrário, em que o consumidor financia ganhos extraordinários, enquanto arca com faturas de energia cada vez mais pressionadas por encargos setoriais. A revisão tarifária do UCM, com a correta valoração da sua BRA e a eliminação de eventual dupla remuneração, representa uma oportunidade concreta de aliviar a CCC, e gerar alívio real nas contas de luz, especialmente na Região Norte, historicamente penalizada por tarifas elevadas.

Sala das Comissões, 9 de abril de 2026.

Senador Marcos Rogério
(PL - RO)

