



# SENADO FEDERAL

**COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA**

## **PAUTA DA 7ª REUNIÃO**

**(3ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura)**

**08/04/2025  
TERÇA-FEIRA  
Após a 6ª reunião**

**Presidente: Senador Marcos Rogério  
Vice-Presidente: VAGO**



## Comissão de Serviços de Infraestrutura

7ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA  
DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 08/04/2025.

## 7ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA

*terça-feira, Após a 6ª reunião*

# SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	<b>PL 868/2020</b> (Tramita em conjunto com: PL 709/2024 e PL 943/2020) - Não Terminativo -	<b>SENADOR CHICO RODRIGUES</b>	12
2	<b>PL 5521/2020</b> - Não Terminativo -	<b>SENADORA MARGARETH BUZETTI</b>	86
3	<b>PL 13/2022</b> (Tramita em conjunto com: PL 1903/2024, PL 1474/2024 e PL 1510/2024) - Não Terminativo -	<b>SENADORA MARGARETH BUZETTI</b>	94
4	<b>REQ 9/2025 - CI</b> - Não Terminativo -		163

<b>5</b>	<b>REQ 23/2025 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>165</b>
<b>6</b>	<b>REQ 26/2025 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>169</b>
<b>7</b>	<b>REQ 27/2025 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>171</b>
<b>8</b>	<b>REQ 28/2025 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>174</b>
<b>9</b>	<b>REQ 29/2025 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>177</b>
<b>10</b>	<b>REQ 30/2025 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>180</b>
<b>11</b>	<b>REQ 31/2025 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>183</b>

## COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Marcos Rogério

VICE-PRESIDENTE: VAGO

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE
<b>Bloco Parlamentar Democracia(MDB, PSDB, PODEMOS, UNIÃO)</b>			
Eduardo Braga(MDB)(11)(1)	AM 3303-6230	1 Confúcio Moura(MDB)(11)(1)(9)(12)	RO 3303-2470 / 2163
Veneziano Vital do Rêgo(MDB)(11)(1)(9)(12)	PB 3303-2252 / 2481	2 Efraim Filho(UNIÃO)(11)(1)	PB 3303-5934 / 5931
Fernando Farias(MDB)(11)(1)	AL 3303-6266 / 6273	3 Fernando Dueire(MDB)(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 Marcelo Castro(MDB)(11)(3)	PI 3303-6130 / 4078
Carlos Viana(PODEMOS)(8)(11)	MG 3303-3100 / 3116	6 Sergio Moro(UNIÃO)(8)(11)	PR 3303-6202
Plínio Valério(PSDB)(10)(11)	AM 3303-2898 / 2800	7 Jader Barbalho(MDB)(15)	PA 3303-9831 / 9827 / 9832
<b>Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PSB, PSD)</b>			
Cid Gomes(PSB)(4)	CE 3303-6460 / 6399	1 Chico Rodrigues(PSB)(16)(4)	RR 3303-2281
Otto Alencar(PSD)(4)	BA 3303-3172 / 1464 / 1467	2 Angelo Coronel(PSD)(4)	BA 3303-6103 / 6105
Irajá(PSD)(4)	TO 3303-6469 / 6474	3 Nelsinho Trad(PSD)(4)	MS 3303-6767 / 6768
Daniella Ribeiro(PSD)(4)	PB 3303-6788 / 6790	4 Vanderlan Cardoso(PSD)(4)	GO 3303-2092 / 2099
Margareth Buzetti(PSD)(4)	MT 3303-6408	5 Lucas Barreto(PSD)(4)	AP 3303-4851
<b>Bloco Parlamentar Vanguarda(PL, NOVO)</b>			
Jaime Bagattoli(PL)(2)	RO 3303-2714	1 Dra. Eudócia(PL)(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 / 3772 / 6209 / 6213 / 3775	3 Eduardo Gomes(PL)(2)	TO 3303-6349 / 6352
Wilder Morais(PL)(2)	GO 3303-6440	4 Astronauta Marcos Pontes(PL)(2)	SP 3303-1177 / 1797
<b>Bloco Parlamentar Pelo Brasil(PDT, PT)</b>			
Beto Faro(PT)(6)	PA 3303-5220	1 Fabiano Contarato(PT)(6)	ES 3303-9054 / 6743
Rogério Carvalho(PT)(6)	SE 3303-2201 / 2203	2 Randolfe Rodrigues(PT)(6)	AP 3303-6777 / 6568
Weverton(PDT)(6)	MA 3303-4161 / 1655	3 VAGO(6)(17)	
VAGO		4 VAGO	
<b>Bloco Parlamentar Aliança(PP, REPUBLICANOS)</b>			
Esperidião Amin(PP)(5)	SC 3303-6446 / 6447 / 6454	1 Tereza Cristina(PP)(14)	MS 3303-2431
Laércio Oliveira(PP)(5)(13)	SE 3303-1763 / 1764	2 Luis Carlos Heinze(PP)(5)(13)	RS 3303-4124 / 4127 / 4129 / 4132
Mecias de Jesus(REPUBLICANOS)(5)	RR 3303-5291 / 5292	3 Cleitinho(REPUBLICANOS)(5)	MG 3303-3811

- (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. 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. 012/2025-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. 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. 002/2025-GABLID/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. 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-GABLID/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).

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](mailto:ci@senado.gov.br)



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

**3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA**  
**57ª LEGISLATURA**

Em 8 de abril de 2025  
(terça-feira)  
Após a 6ª reunião

**PAUTA**

7ª Reunião, Extraordinária

**COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI**

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

Atualizações:

1. Republicação. (04/04/2025 10:38)
2. Inclusão do PL nº 13/2022 na pauta. (04/04/2025 12:57)

# PAUTA

## ITEM 1

### TRAMITAÇÃO CONJUNTA PROJETO DE LEI Nº 868, DE 2020

- Não Terminativo -

*Cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional.*

**Autoria:** Senador Weverton

#### Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)  
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)  
[Emenda 1 \(CI\)](#)

### TRAMITA EM CONJUNTO PROJETO DE LEI Nº 709, DE 2024

- Não Terminativo -

*Concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes e alagamentos.*

**Autoria:** Senador Cleitinho

#### Textos da pauta:

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

### TRAMITA EM CONJUNTO PROJETO DE LEI Nº 943, DE 2020

- Não Terminativo -

*Dispõe sobre o custeio extraordinário das despesas de energia elétrica de unidades consumidoras alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica.*

**Autoria:** Senador Marcos Rogério

#### Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)  
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)  
[Emenda 1 \(PLEN\)](#)

**Relatoria:** Senador Chico Rodrigues

**Relatório:** Pela aprovação do PL nº 868, de 2020, com acatamento parcial do PL nº 943, de 2020, e do PL nº 709, de 2024, na forma do Substitutivo que apresenta, e rejeição da Emenda nº 1-PLEN ao PL nº 943, de 2020, e da Emenda nº 1 ao PL nº 868, de 2020

#### Observações:

1. A matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Sociais e pela Comissão de Assuntos Econômicos, cabendo à última a decisão terminativa.
2. Em 02/09/2024, foi apresentada a emenda nº 1, de autoria do Senador Mecias de

Jesus (REPUBLICANOS/RR).

## ITEM 2

### PROJETO DE LEI N° 5521, DE 2020

- Não Terminativo -

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

**Autoria:** Senador Styvenson Valentim

**Relatoria:** Senadora Margareth Buzetti

**Relatório:** Pela aprovação com emendas

**Observações:**

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

**Textos da pauta:**

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

## ITEM 3

### **TRAMITAÇÃO CONJUNTA** PROJETO DE LEI N° 13, DE 2022

- Não Terminativo -

*Dispõe sobre o transporte aéreo de animais de estimação em voos domésticos.*

**Autoria:** Câmara dos Deputados

**Textos da pauta:**

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

### **TRAMITA EM CONJUNTO** PROJETO DE LEI N° 1903, DE 2024

- Não Terminativo -

*Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para determinar critérios para o transporte de animais de estimação aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros, doméstico e internacional.*

**Autoria:** Senador Wellington Fagundes

**Textos da pauta:**

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

### **TRAMITA EM CONJUNTO** PROJETO DE LEI N° 1474, DE 2024

- Não Terminativo -

*Estabelece condições e critérios mínimos para o manejo de animais domésticos por empresas de transporte coletivo de passageiros nos modais aéreo, terrestre e aquaviário, e dá outras providências.*

**Autoria:** Senador Randolfe Rodrigues

**Textos da pauta:**[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)[Emenda 1-T \(CMA\)](#)[Emenda 2-T \(CMA\)](#)[Emenda 3-T \(CMA\)](#)[Emenda 4-T \(CMA\)](#)**TRAMITA EM CONJUNTO**  
**PROJETO DE LEI Nº 1510, DE 2024****- Não Terminativo -**

*Estabelece critérios para o transporte de animais de estimação aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros, doméstico e internacional.*

**Autoria:** Senador Eduardo Gomes

**Textos da pauta:**[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)

**Relatoria:** Senadora Margareth Buzetti

**Relatório:** Pela aprovação do PL nº 13/2022, na forma da Emenda Substitutiva nº 1 – CMA, ficando prejudicados os demais projetos.

**ITEM 4****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 9, DE 2025**

*Requer criação de Subcomissão*

**Autoria:** Senador Plínio Valério

**Textos da pauta:**[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 5****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 23, DE 2025**

*Requer que na Audiência Pública objeto do REQ 99/2024 - CI seja incluído o Senhor Rodrigo Antonio de Agostinho Mendonça, Presidente do IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis.*

**Autoria:** Senador Lucas Barreto

**Textos da pauta:**[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 6****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 26, DE 2025**

*Requer que na audiência pública objeto do REQ 57/2024-CI sejam incluídos entre os convidados um representante da Eldorado Brasil Celulose e um representante da Cedro Participações.*

**Autoria:** Senador Zequinha Marinho

**Textos da pauta:**[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 7****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 27, DE 2025**

*Requer Realização de Audiência Pública para debater o PL 3220/2019, que “altera o parágrafo único do art. 73 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, e dá outras providências sobre o direito de utilização e compartilhamento de postes, dutos, condutos ou servidão pelas prestadoras de serviços de telecomunicações de interesse coletivo, concessionárias de energia elétrica ou prestadoras de outros serviços de interesse público”.*

**Autoria:** Senador Esperidião Amin**Textos da pauta:**[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 8****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 28, DE 2025**

*Requeiro, nos termos do art. 90, inciso XIII, e art. 142 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de diligência externa nos estados brasileiros, com o objetivo de realizar um plano nacional de diligências nos trechos rodoviários atualmente sob regime de concessão.*

**Autoria:** Senador Marcos Rogério**Textos da pauta:**[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 9****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 29, DE 2025**

*Requer, nos termos do art. 90, inciso XIII, e art. 142 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de diligência externa nos estados da Federação, com o objetivo de apurar, in loco, os problemas relacionados às concessões ferroviárias no Brasil, bem como identificar os pontos críticos da malha ferroviária nacional atualmente sob responsabilidade da iniciativa privada.*

**Autoria:** Senador Marcos Rogério**Textos da pauta:**[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 10****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 30, DE 2025**

*Requeiro, nos termos do art. 90, inciso XIII, e art. 142 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de diligência externa nos estados brasileiros, com o objetivo de se apurar, in loco, as condições técnicas, sociais, ambientais e econômicas nas regiões envolvidas em projetos de concessão de hidrovias no Brasil.*

**Autoria:** Senador Marcos Rogério

**Textos da pauta:**[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 11****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 31, DE 2025**

*Requer, nos termos do art. 90, inciso XIII, e art. 142 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de diligência externa nos estados brasileiros, com o objetivo de fiscalizar e levantar informações relacionadas às concessões no setor aeroportuário.*

**Autoria:** Senador Marcos Rogério

**Textos da pauta:**[Requerimento \(CI\)](#)

1

## PARECER N° , DE 2025

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei (PL) n° 868, de 2020, do Senador Weverton, que *cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional*; o PL n° 943, de 2020, do Senador Marcos Rogério, que *dispõe sobre o custeio extraordinário das despesas de energia elétrica de unidades consumidoras alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica*; e o PL n° 709, de 2024, do Senador Cleitinho, que *concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes e alagamentos*.

Relator: Senador **CHICO RODRIGUES**

### I – RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) n° 868, de 2020, de autoria do Senador Weverton, que “*cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional*”. Esse PL tramita em conjunto com outros dois, quais sejam, o PL n° 943, de 2020, de autoria do Senador Marcos Rogério, que “*dispõe sobre o custeio extraordinário das despesas de energia elétrica de unidades consumidoras alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica*”, e o PL n° 709, de 2024, de autoria do Senador Cleitinho, que “*concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes e alagamentos*”.

O PL nº 868, de 2020, possui seis artigos. O primeiro cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica (Tarifa Emergencial), aplicável por 90 dias quando da decretação de Estado de Calamidade Pública Nacional. O segundo artigo estabelece os parâmetros para aplicação da Tarifa Emergencial. O terceiro dispõe que o valor remanescente de pagamento pelos serviços de água e esgoto não será rateado entre os demais usuários. O quarto artigo proíbe o corte dos serviços de água, tratamento de esgoto e energia elétrica durante o período de duração do decreto de Estado de Calamidade Pública. O quinto artigo altera a Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, para criar um patamar de incidência da Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE) contemplando a Tarifa Emergencial disposta no art. 1º. E o sexto estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na Justificação do PL nº 868, de 2020, seu autor argumenta que *“a anistia dos pagamentos e suspensão dos cortes por falta de pagamento de água e luz”*, naquele momento de pandemia de COVID-19, era necessária em razão da *“redução de renda de pessoas autônomas durante o período de isolamento”*. Além disso, a manutenção do fornecimento desses serviços básicos era essencial para o *“impedimento de alastramento da pandemia”*.

O PL nº 943, de 2020, também possui seis artigos. O primeiro estabelece o custeio extraordinário das despesas com energia elétrica incorridas pelas unidades consumidoras enquadradas pela Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE). O segundo artigo permite a utilização de recursos de aplicação obrigatória pelas empresas do setor elétrico, mas ainda não utilizados, em programas de Pesquisa e Desenvolvimento e Eficiência Energética (P&DEE) para o custeio extraordinário estabelecido no art. 1º. O terceiro artigo delimita o custeio extraordinário ao máximo de 3 meses e até o limite dos recursos de que trata o art. 2º, além de preservar o subsídio já concedido pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) para a TSEE. O quarto artigo trata da gestão dos recursos para o custeio extraordinário de que trata o art. 1º, a cargo da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE). Além disso, o art. 4º reduz a zero as alíquotas de Contribuição para Programa de Integração Social e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) relativas à gestão dos recursos aportados para o custeio extraordinário. O quinto artigo faculta ao Poder Executivo alocar os recursos de P&DEE, no ano de aprovação da Lei, ao custeio extraordinário previsto no art. 1º. E o sexto estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na Justificação do PL nº 943, de 2020, seu autor chama a atenção para “*os impactos econômicos adversos que a crise da pandemia do COVID-19 pode provocar, principalmente, nas famílias de menor poder aquisitivo*” e pondera que o “*estoque de recursos que deveriam ser aplicados em projetos em P&D por parte das empresas do setor elétrico e que, por algum motivo, não foram*”, devem ser utilizados para “*financiar, por um período de três meses, as despesas de energia elétrica das famílias de baixa renda alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE)*”.

No âmbito da tramitação do PL nº 943, de 2020, foi recebido o Ofício nº 224/2020, de 8 de maio de 2020, encaminhado pelo Deputado Federal Nereu Crispim, pelo qual apresentou pleito da Associação dos Fabricantes Brasileiros de Eficiência Energética (Afabee) pela rejeição do PL, de modo a preservar os recursos para P&DEE previstos na Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000.

O PL nº 709, de 2024, por sua vez, possui cinco artigos. O primeiro concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes ou alagamentos, pelo prazo de três meses subsequentes à ocorrência do fato gerador. O segundo artigo delimita os consumidores atingidos por enchentes e alagamentos que são objeto do PL, bem como estabelece que a emissão de laudos pela Defesa Civil ou pelo Corpo de Bombeiros Militares será suficiente para a comprovação dos danos sofridos por tais consumidores. O terceiro artigo apresenta os requisitos para o requerimento de isenção total da tarifa de energia elétrica. O quarto define que as despesas decorrentes do PL correrão à conta dos recursos do Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap), de que trata o inciso II do *caput* do art. 1º-A da Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010. E o quinto estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na justificação, o autor do PL nº 709, de 2024, argumenta que, em regra, o poder público não adota medidas eficazes para impedir, ou ao menos mitigar, os danos causados a consumidores atingidos por enchentes e alagamentos. Com o intuito de reduzir o prejuízo suportado pelas vítimas desses fenômenos, o PL busca conceder isenção total da tarifa de energia elétrica, pelo prazo de três meses.

Os três PLs foram remetidos, em tramitação conjunta, nos termos do art. 48, § 1º, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), à esta Comissão, seguindo posteriormente à Comissão de Assuntos Sociais (CAS) e à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), em caráter terminativo.

Forma recebidas duas emendas, uma relativa ao PL nº 943, de 2020, e outra relativa ao PL nº 868, de 2020. Quanto ao PL nº 943, de 2020, foi recebida a Emenda nº 1-PLEN, de autoria do Senador Dário Berger, para dispor que “*recursos associados a projetos aprovados ou em processo de aprovação pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) não poderão ser usados para a finalidade*” de que trata o art. 1º do PL. Já em relação ao PL nº 868, de 2020, foi recebida na CI a Emenda nº 1, de autoria do Senador Mecias de Jesus, estendendo o benefício de isenção às despesas com os serviços de água e esgoto por três meses, limitado ao consumo mensal de 20 m<sup>3</sup> de água, aos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos.

## II – ANÁLISE

Compete à CI, nos termos do art. 104 do RISF, opinar sobre proposições que tratam de “*transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes*” e “*outros assuntos correlatos*”, como energia elétrica e saneamento básico, objetos das proposições em análise. Há, portanto, aderência das competências da CI aos temas tratados pelo PL nº 868 e PL nº 943, ambos de 2020, e pelo PL nº 709, de 2024. Destacamos que as análises detalhadas de admissibilidade e adequação financeira e orçamentária das proposições poderão ser realizadas no âmbito da CAE. Neste momento, iremos tratar do mérito das matérias.

De início, louvamos as preocupações dos autores das proposições quanto à necessidade de o Estado atuar em prol da população durante a pandemia de COVID-19 e, mais recentemente, nas tragédias que o País tem vivenciado, causadas por chuvas torrenciais, com enchentes e alagamentos.

É oportuno lembrar que, no ano passado, nossos irmãos gaúchos sofreram com os estragos provocados pelas chuvas no Estado do Rio Grande do Sul. Os níveis dos rios que cortam o estado atingiram níveis históricos, nunca vistos. A barragem da Usina Hidrelétrica 14 de Julho chegou a se romper parcialmente. Outras quase se romperam completamente, o que teria agravado a situação. Estimativas apontam que mais de 1,5 milhão de pessoas sofreram com os efeitos da chuva e mais de 500 mil foram desalojadas. Além de tudo isso, milhares de pessoas ficaram semanas sem fornecimento de energia elétrica e sem abastecimento de água.

Em vista do aumento da recorrência dessas situações de calamidade, o Congresso Nacional não pode ficar inerte.

Estudo recente do Instituto Pólis<sup>1</sup>, uma organização da sociedade civil que estuda problemas das cidades, mostra que 36% das famílias brasileiras gastam mais da metade da renda mensal com gás de cozinha e energia elétrica. E para 50% das famílias, no caso da redução da conta de luz, o dinheiro liberado seria utilizado para a compra de alimentos básicos. Assim, é oportuna a deliberação dos PLs nº 868 e nº 943, ambos de 2020, e do PL nº 709, de 2024, para reduzir minimamente o fardo das famílias atingidas por enchentes ou alagamentos na retomada de suas vidas, por meio da isenção do pagamento da conta de energia elétrica.

Em nossa análise procuramos harmonizar o conteúdo das três proposições, além de aperfeiçoá-las e focalizá-las.

Especificamente quanto aos PLs nº 868 e nº 943, ambos de 2020, elaborados no auge da pandemia de COVID-19, verifica-se que parte das matérias por eles tratadas foram endereçadas pelas Medidas Provisórias nº 950 e nº 998, ambas de 2020, esta última convertida na Lei nº 14.120, de 1º de março de 2021. No entanto, ressaltamos que tais proposições, juntamente com o PL nº 709, de 2024, serviram de inspiração para o substitutivo que ora apresentamos, com o intuito de tratar o tema da forma mais efetiva, célere e focalizada possível, nos seguintes termos:

- i) Custeio das faturas de energia elétrica dos consumidores atingidos por enchentes ou alagamentos, pelo prazo de três meses;
- ii) Possibilidade de fruição do custeio pelo titular da unidade consumidora atingida, ou seu sucessor, em outra localidade, tendo em vista que muitas habitações foram destruídas e seus moradores poderão ser realocados;
- iii) Possibilidade de elaboração, pelo órgão público competente, de laudo técnico regionalizado para

---

<sup>1</sup> Disponível em: <https://polis.org.br/estudos/justica-energetica-pesquisa-de-opiniao-publica/>. Acesso em 24 de março de 2025.

comprovação de dano decorrente de enchente ou alagamento, em razão das grandes áreas envolvidas;

- iv) Envio do laudo técnico regionalizado diretamente pelo órgão público que o elaborou às concessionárias e permissionárias de serviço público de distribuição de energia elétrica;
- v) Estabelecimento de limite ao custeio mensal de até 200 kWh de consumo de energia elétrica, por unidade consumidora residencial atingida; e
- vi) O custeio terá como fonte de recursos o Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap), de que trata a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, conforme disponibilidade, o que evita que sejam arcados pelos demais consumidores brasileiros.

Em homenagem aos ditames sobre técnica legislativa dispostos na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, ao invés de criar uma legislação autônoma a respeito do tema, propomos que a matéria seja incorporada à Lei nº 12.340, de 2010, que já dispõe sobre ações de resposta e de recuperação em áreas atingidas por desastres e sobre o Funcap.

Com relação à Emenda nº 1 apresentada na CI, constatamos que seus objetivos foram atendidos pela Lei nº 14.898, de 13 de junho de 2024, que criou a Conta de Universalização do Acesso à Água, que contempla como beneficiárias as famílias em situação de vulnerabilidade e estabelece mecanismos de proteção social para evitar interrupção no fornecimento de água.

### III – VOTO

Ante o exposto, no mérito, somos pela **aprovação** do PL nº 868, de 2020, com acatamento parcial do PL nº 943, de 2020, e do PL nº 709, de 2024, na forma do Substitutivo a seguir, e rejeição da Emenda nº 1-PLN ao PL nº 943, de 2020, e da Emenda nº 1 ao PL nº 868, de 2020:

**EMENDA Nº – CI (SUBSTITUTIVO)****PROJETO DE LEI Nº 868, DE 2020**

Altera a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, para prever o custeio das despesas com serviços de energia elétrica aos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Esta Lei altera a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, para prever o custeio das despesas com serviços de energia elétrica aos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos, pelo prazo de três meses.

**Art. 2º** A Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 1º-A** A transferência de recursos financeiros para a execução de ações de prevenção em áreas de risco de desastres e de resposta e de recuperação em áreas atingidas por desastres observará as disposições desta Lei e poderá ser feita por meio:

.....  
II – do Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap) a:

a) fundos constituídos pelos Estados, Distrito Federal e Municípios com fim específico de execução das ações previstas no art. 8º e na forma estabelecida no § 1º do art. 9º desta Lei; e

b) concessionárias e permissionárias de serviço público de distribuição de energia elétrica com fim específico de execução das ações previstas no inciso IV do art. 8º.

§ 1º.....

.....  
II – efetuar, nas formas previstas no *caput*, os repasses de recursos aos entes beneficiários, de acordo com os planos de trabalho aprovados,

e às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica;

.....” (NR)

“Art. 8º .....

II – .....

III – .....; e

IV – as despesas de consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos com os serviços de energia elétrica, conforme disponibilidade de recursos.

.....  
 § 3º Para fins do custeio de que trata o inciso IV do *caput*, serão beneficiados os consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos que tenham sofrido danos em decorrência da invasão irresistível das águas:

I – em seus imóveis, inclusive nas respectivas instalações elétricas ou hidráulicas; ou

II – nos bens móveis, pertences e utilidades domésticas que guarnecem seus imóveis.

§ 4º Os danos de que trata o § 3º deverão ser comprovados por laudo técnico emitido por órgão público.

§ 5º Os consumidores de que trata o § 3º poderão solicitar o custeio diretamente às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica mediante a apresentação dos seguintes documentos:

I – identificação completa do consumidor titular da unidade consumidora;

II – endereço da unidade consumidora atingida pela enchente ou alagamento; e

III – laudo técnico de que trata o § 4º.

§ 6º O laudo técnico de que trata o § 4º poderá ser emitido de forma regionalizada e encaminhado diretamente às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica.

§ 7º A emissão do laudo de que trata o § 4º na forma do § 6º dispensa a sua apresentação por parte do titular da unidade consumidora junto às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica.

§ 8º O custeio de que trata o inciso IV do *caput* será aplicado por três meses à unidade consumidora de mesma titularidade daquela

atingida por enchentes ou alagamentos, ou de sucessor do titular, e será limitado ao consumo mensal de 200 kWh (duzentos quilowatt-hora) de energia elétrica.

§ 9º Os recursos relativos ao custeio de que trata o inciso IV do *caput*:

I – serão repassados pela União às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica;

II – não cobrirão outros descontos já concedidos às unidades consumidoras beneficiárias de tarifas sociais que possuam outras formas de custeio.” (NR)

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

Sala da Comissão,

, Presidente

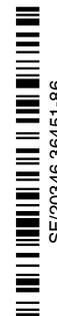
, Relator



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Weverton

## PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2020

Cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional.



SF/20346.36451-86

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Fica criada a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica;

Parágrafo único. A Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica será aplicada em caráter exclusivamente emergencial pelo prazo de 90 (noventa) dias e somente quando da decretação de Estado de Calamidade Pública Nacional.

**Art. 2º** A Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica estipula redução de 100 % nas tarifas e se aplica às residências uni familiares de consumo:

I – até 20 metros cúbicos de consumo de água por mês;

II – até 200 kWh de consumo de energia elétrica por mês;

**Art. 3º** O valor a ser pago pelo serviço de água e esgoto adquirido na forma desta lei, bem como os custos administrativos e financeiros e os encargos tributários incorridos pela prestadora do serviço, após a aplicação da Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica, não poderão ser rateados entre as outras classes de consumidores atendidos pela prestadora do serviço.



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Weverton

**Art. 4º** Fica proibido o corte na prestação de serviços e fornecimento de água, tratamento de esgotos e energia elétrica durante o período de duração do decreto de Estado de Calamidade Pública.

**Art. 5º** O art. 1º da Lei 12.212 de 20 de janeiro de 2010, passa a vigor com a seguinte redação:

“Art. 1º .....

V - para a parcela do consumo de energia elétrica inferior ou igual a 200 (duzentos) kWh/mês, o desconto será de 100% (cem por cento), durante o período de 90 (noventa dias), em caráter emergencial, somente após a decretação de Estado de Calamidade Pública Nacional.”

**Art. 6º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

A Situação emergencial provocada pela pandemia decorrente da propagação do vírus COVID-19, exige do Parlamento atitudes concretas para a proteção dos trabalhadores de baixa renda que já se encontram afetados pela conseqüente recessão, redução drástica dos empregos e circulação de bens e serviços.

Segundo as Defensorias Públicas de 1ª Instância de Atendimento ao Consumidor (1ª e 2ª Deac), a anistia dos pagamentos e suspensão dos cortes por falta de pagamento de água e luz neste momento emergencial, se faz, absolutamente necessário, uma vez que com a redução de renda de pessoas autônomas durante o período de isolamento e a maior necessidade, tanto da água quanto da energia elétrica, para que se cumpram as medidas de prevenção torna ainda mais necessária à manutenção do fornecimento de desses serviços básicos para o impedimento de alastramento da pandemia.

Em relação à energia elétrica, uma das medidas preventivas é a de isolamento, com isso, as pessoas passarão a maior parte do tempo em suas casas, assim terão um aumento do consumo de energia, além de haver maior necessidade para o armazenamento de alimentos nesse período.





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Weverton

Cabe ao governo garantir subsídios emergenciais a essa população vulnerável, já que, com a aprovação do Projeto de Decreto Legislativo (PDL) 88/2020, que reconhece o Estado de Calamidade Pública no Brasil, o governo se isenta de cumprimento das metas fiscais, conforme ressaltou o relator do Projeto Deputado Orlando Silva (PCdoB-SP):

*"Ao reconhecer a calamidade pública, o Congresso permite o descumprimento das metas fiscais, e o governo vai ter condições de fortalecer o Sistema Único de Saúde, que é o principal instrumento de combate ao coronavírus", afirmou. "Também vai garantir medidas econômicas, como renda para a população, e ações para impedir a expansão do vírus." (Fonte: Agência Senado)*

A tarifa social já é uma realidade no Brasil que já conta com uma lei específica para energia elétrica, Lei 12.212 de 20 de janeiro de 2010 que dispõe sobre a Tarifa Social de Energia Elétrica e propostas em andamento para a criação da Tarifa social para o fornecimento de água, como o PLS 505/2013 atualmente na Câmara dos Deputados (9.543/2018), e o PL 669/2019 ainda sem número na Câmara, que impede a cobrança de tarifa de religação de energia elétrica de minha autoria.

Além disto, já existe previsão legal para subsídios tarifários como o disposto no § 2º do art. 29 da Lei 11.445, de 5 de janeiro de 2007, que estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico:

*"§ 2º Poderão ser adotados subsídios tarifários e não tarifários para os usuários e localidades que não tenham capacidade de pagamento ou escala econômica suficiente para cobrir o custo integral dos serviços".*

Desse modo, temos todos os subsídios legais para implantação dessa anistia do pagamento de Água, Esgoto e Energia Elétrica e a proibição de cortes nas tarifas durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional decorrente da pandemia do coronavírus (Covid-19).

Assim, pedimos o apoio aos Nobres Pares para aprovação deste projeto.  
Sala das sessões,

Senador **WEVERTON**



SF/20346.36451-86



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 868, DE 2020

Cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional.

**AUTORIA:** Senador Weverton (PDT/MA)



[Página da matéria](#)

---

## LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 11.445, de 5 de Janeiro de 2007 - Lei de Saneamento Básico - 11445/07  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2007;11445>
  - parágrafo 2º do artigo 29
- Lei nº 12.212, de 20 de Janeiro de 2010 - LEI-12212-2010-01-20 - 12212/10  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2010;12212>
  - artigo 1º



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

**EMENDA Nº**  
**(ao PL 868/2020)**

Art. 1º O art. 5º do Projeto de Lei nº 868, de 2020, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º Esta Lei visa estabelecer o custeio das despesas com os serviços de energia elétrica e os serviços de água e esgoto aos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos, pelo prazo de três meses.

**Parágrafo único. Para os fins desta Lei, deverão ser estabelecidos instrumentos de priorização para a agricultura familiar, nos termos do art. 3º da Lei nº 11.326, de 24 de julho de 2006.”**

Art. 2º O art. 2º do Projeto de Lei nº 868, de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 1º-A** A transferência de recursos financeiros para a execução de ações de prevenção em áreas de risco de desastres e de resposta e de recuperação em áreas atingidas por desastres observará as disposições desta Lei e poderá ser feita por meio:

.....

II – do Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap) a:



a) fundos constituídos pelos Estados, Distrito Federal e Municípios com fim específico de execução das ações previstas no art. 8º e na forma estabelecida no § 1º do art. 9º desta Lei;

b) concessionárias e permissionárias de serviço público de distribuição de energia elétrica com fim específico de execução das ações previstas no inciso IV do art. 8º; e

**c) concessionárias e permissionárias de serviço público de água e esgoto com fim específico de execução das ações previstas no inciso V do art. 8º.**

§ 1º.....

.....

II – efetuar, nas formas previstas no *caput*, os repasses de recursos aos entes beneficiários, de acordo com os planos de trabalho aprovados, às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica e às **concessionárias e permissionárias do serviço público de água e esgoto;**

.....” (NR)

“Art. 8º .....

.....

II –.....;

III –.....;

IV – custeio das despesas dos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos com os serviços de energia elétrica, conforme disponibilidade de recursos; e

**V – custeio das despesas dos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos com os serviços de água e esgoto, conforme disponibilidade de recursos;**



§ 1º Para fins do custeio de que trata o inciso IV e V do *caput*, serão beneficiados os consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos que tenham sofrido danos em decorrência da invasão irresistível das águas:

I – em seus imóveis, inclusive nas respectivas instalações elétricas ou hidráulicas; ou

II – nos bens móveis, pertences e utilidades domésticas que guarnecem seus imóveis.

§ 2º Os danos de que trata o § 1º deverão ser comprovados por laudo técnico emitido por órgão público.

§ 3º Os consumidores de que trata o § 1º poderão solicitar o custeio diretamente às concessionárias e permissionárias do **respectivo** serviço público mediante a apresentação dos seguintes documentos:

I – identificação completa do consumidor titular;

II – endereço da unidade consumidora atingida pela enchente ou alagamento; e

III – laudo técnico de que trata o § 2º.

§ 4º O laudo técnico de que trata o § 2º poderá ser:

I – emitido de forma regionalizada;

II – encaminhado diretamente às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica; e

**III – encaminhado diretamente às concessionárias e permissionárias do serviço público de água e esgoto.**

§ 5º A emissão do laudo de que trata o inciso III do § 3º na forma dos incisos II ou III do § 4º dispensa a sua apresentação por parte do titular da unidade consumidora junto às concessionárias e permissionárias do **respectivo** serviço público.

§ 5º O custeio de que trata:



a) o inciso IV do caput será aplicado por três meses às unidades consumidoras de mesma titularidade daquela atingida por enchentes ou alagamentos, ou de sucessor do titular, e será limitado ao consumo mensal de 200 kWh de energia elétrica; e

**b) o inciso V do caput será aplicado por três meses às unidades consumidoras de mesma titularidade daquela atingida por enchentes ou alagamentos, ou de sucessor do titular, e será limitado ao consumo mensal de 20 metros cúbicos de consumo de água por mês.**

§ 6º Os recursos relativos ao custeio:

I – serão repassados pela União às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica;

II – serão repassados pela União às concessionárias e permissionárias do serviço público **de água e esgoto;**

III – não cobrirão outros descontos já concedidos às unidades consumidoras beneficiárias de tarifas sociais que possuam outras formas de custeio.” (NR)

Art. 3º Suprima-se os arts. 3º e 4º do Projeto de Lei nº 868, de 2019, renumerando-se o art. 6º para art. 3º.

## JUSTIFICAÇÃO

A proposta de emenda que apresento visa estender o benefício do custeio das faturas de energia elétrica para incluir também o custeio das faturas dos serviços de água e esgoto para os consumidores residenciais atingidos por enchentes ou alagamentos, pelo prazo de três meses.

Essa medida é essencial para garantir a recuperação plena das famílias afetadas, uma vez que os impactos das enchentes e alagamentos não se limitam ao consumo de energia elétrica, mas afetam profundamente o acesso e a qualidade dos serviços de água e esgoto.



As enchentes e alagamentos frequentemente resultam na contaminação dos sistemas de água e esgoto, tornando esses serviços ainda mais críticos para a saúde pública. O acesso seguro à água potável e o tratamento adequado do esgoto são fundamentais para prevenir a disseminação de doenças e assegurar que as famílias possam retomar suas vidas com dignidade e segurança após a calamidade.

Além disso, o estabelecimento de um limite ao custeio mensal de até 20 metros cúbicos de consumo de água por unidade consumidora residencial atingida é uma medida necessária para garantir que os recursos públicos sejam utilizados de forma eficiente e justa, assegurando o atendimento das necessidades básicas das famílias sem comprometer o equilíbrio financeiro do Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap).

Ao incluir o custeio dos serviços de água e esgoto no escopo do projeto de lei, o legislador reforça o compromisso com a proteção integral das populações vulneráveis e garante uma resposta mais completa e eficaz às emergências causadas por desastres naturais.

Ademais, os agricultores familiares desempenham um papel crucial na produção rural, gerando emprego e renda para muitas famílias. Especialmente em atividades de alto risco e com grande impacto na estabilidade do campo brasileiro, sua contribuição é inestimável.

Sugiro um parágrafo ao primeiro artigo para que os agricultores familiares abrangidos pelo artigo 3º da Lei nº 11.326, de 24 de julho de 2006, sejam priorizados neste projeto. Essa alteração é crucial para retomar as atividades da agricultura familiar atingidas por enchentes ou alagamentos.

Essa emenda, portanto, é indispensável para promover a recuperação das áreas atingidas e assegurar a saúde e o bem-estar das famílias afetadas, prioritariamente das envolvidas na agricultura familiar, razão pela qual conto com o apoio dos nobres pares para sua aprovação.



Sala da comissão, 2 de setembro de 2024.

**Senador Mecias de Jesus**  
**(REPUBLICANOS - RR)**



Assinado eletronicamente, por Sen. Mecias de Jesus

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8587484275>

## PARECER N° , DE 2025

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei (PL) n° 868, de 2020, do Senador Weverton, que *cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional*; o PL n° 943, de 2020, do Senador Marcos Rogério, que *dispõe sobre o custeio extraordinário das despesas de energia elétrica de unidades consumidoras alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica*; e o PL n° 709, de 2024, do Senador Cleitinho, que *concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes e alagamentos*.

Relator: Senador **CHICO RODRIGUES**

### I – RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) n° 868, de 2020, de autoria do Senador Weverton, que “*cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional*”. Esse PL tramita em conjunto com outros dois, quais sejam, o PL n° 943, de 2020, de autoria do Senador Marcos Rogério, que “*dispõe sobre o custeio extraordinário das despesas de energia elétrica de unidades consumidoras alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica*”, e o PL n° 709, de 2024, de autoria do Senador Cleitinho, que “*concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes e alagamentos*”.

O PL nº 868, de 2020, possui seis artigos. O primeiro cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica (Tarifa Emergencial), aplicável por 90 dias quando da decretação de Estado de Calamidade Pública Nacional. O segundo artigo estabelece os parâmetros para aplicação da Tarifa Emergencial. O terceiro dispõe que o valor remanescente de pagamento pelos serviços de água e esgoto não será rateado entre os demais usuários. O quarto artigo proíbe o corte dos serviços de água, tratamento de esgoto e energia elétrica durante o período de duração do decreto de Estado de Calamidade Pública. O quinto artigo altera a Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, para criar um patamar de incidência da Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE) contemplando a Tarifa Emergencial disposta no art. 1º. E o sexto estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na Justificação do PL nº 868, de 2020, seu autor argumenta que *“a anistia dos pagamentos e suspensão dos cortes por falta de pagamento de água e luz”*, naquele momento de pandemia de COVID-19, era necessária em razão da *“redução de renda de pessoas autônomas durante o período de isolamento”*. Além disso, a manutenção do fornecimento desses serviços básicos era essencial para o *“impedimento de alastramento da pandemia”*.

O PL nº 943, de 2020, também possui seis artigos. O primeiro estabelece o custeio extraordinário das despesas com energia elétrica incorridas pelas unidades consumidoras enquadradas pela Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE). O segundo artigo permite a utilização de recursos de aplicação obrigatória pelas empresas do setor elétrico, mas ainda não utilizados, em programas de Pesquisa e Desenvolvimento e Eficiência Energética (P&DEE) para o custeio extraordinário estabelecido no art. 1º. O terceiro artigo delimita o custeio extraordinário ao máximo de 3 meses e até o limite dos recursos de que trata o art. 2º, além de preservar o subsídio já concedido pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) para a TSEE. O quarto artigo trata da gestão dos recursos para o custeio extraordinário de que trata o art. 1º, a cargo da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE). Além disso, o art. 4º reduz a zero as alíquotas de Contribuição para Programa de Integração Social e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) relativas à gestão dos recursos aportados para o custeio extraordinário. O quinto artigo faculta ao Poder Executivo alocar os recursos de P&DEE, no ano de aprovação da Lei, ao custeio extraordinário previsto no art. 1º. E o sexto estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na Justificação do PL nº 943, de 2020, seu autor chama a atenção para “*os impactos econômicos adversos que a crise da pandemia do COVID-19 pode provocar, principalmente, nas famílias de menor poder aquisitivo*” e pondera que o “*estoque de recursos que deveriam ser aplicados em projetos em P&D por parte das empresas do setor elétrico e que, por algum motivo, não foram*”, devem ser utilizados para “*financiar, por um período de três meses, as despesas de energia elétrica das famílias de baixa renda alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE)*”.

No âmbito da tramitação do PL nº 943, de 2020, foi recebido o Ofício nº 224/2020, de 8 de maio de 2020, encaminhado pelo Deputado Federal Nereu Crispim, pelo qual apresentou pleito da Associação dos Fabricantes Brasileiros de Eficiência Energética (Afabee) pela rejeição do PL, de modo a preservar os recursos para P&DEE previstos na Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000.

O PL nº 709, de 2024, por sua vez, possui cinco artigos. O primeiro concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes ou alagamentos, pelo prazo de três meses subsequentes à ocorrência do fato gerador. O segundo artigo delimita os consumidores atingidos por enchentes e alagamentos que são objeto do PL, bem como estabelece que a emissão de laudos pela Defesa Civil ou pelo Corpo de Bombeiros Militares será suficiente para a comprovação dos danos sofridos por tais consumidores. O terceiro artigo apresenta os requisitos para o requerimento de isenção total da tarifa de energia elétrica. O quarto define que as despesas decorrentes do PL correrão à conta dos recursos do Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap), de que trata o inciso II do *caput* do art. 1º-A da Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010. E o quinto estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na justificação, o autor do PL nº 709, de 2024, argumenta que, em regra, o poder público não adota medidas eficazes para impedir, ou ao menos mitigar, os danos causados a consumidores atingidos por enchentes e alagamentos. Com o intuito de reduzir o prejuízo suportado pelas vítimas desses fenômenos, o PL busca conceder isenção total da tarifa de energia elétrica, pelo prazo de três meses.

Os três PLs foram remetidos, em tramitação conjunta, nos termos do art. 48, § 1º, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), à esta Comissão, seguindo posteriormente à Comissão de Assuntos Sociais (CAS) e à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), em caráter terminativo.

Forma recebidas duas emendas, uma relativa ao PL nº 943, de 2020, e outra relativa ao PL nº 868, de 2020. Quanto ao PL nº 943, de 2020, foi recebida a Emenda nº 1-PLEN, de autoria do Senador Dário Berger, para dispor que “*recursos associados a projetos aprovados ou em processo de aprovação pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) não poderão ser usados para a finalidade*” de que trata o art. 1º do PL. Já em relação ao PL nº 868, de 2020, foi recebida na CI a Emenda nº 1, de autoria do Senador Mecias de Jesus, estendendo o benefício de isenção às despesas com os serviços de água e esgoto por três meses, limitado ao consumo mensal de 20 m<sup>3</sup> de água, aos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos.

## II – ANÁLISE

Compete à CI, nos termos do art. 104 do RISF, opinar sobre proposições que tratam de “*transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes*” e “*outros assuntos correlatos*”, como energia elétrica e saneamento básico, objetos das proposições em análise. Há, portanto, aderência das competências da CI aos temas tratados pelo PL nº 868 e PL nº 943, ambos de 2020, e pelo PL nº 709, de 2024. Destacamos que as análises detalhadas de admissibilidade e adequação financeira e orçamentária das proposições poderão ser realizadas no âmbito da CAE. Neste momento, iremos tratar do mérito das matérias.

De início, louvamos as preocupações dos autores das proposições quanto à necessidade de o Estado atuar em prol da população durante a pandemia de COVID-19 e, mais recentemente, nas tragédias que o País tem vivenciado, causadas por chuvas torrenciais, com enchentes e alagamentos.

É oportuno lembrar que, no ano passado, nossos irmãos gaúchos sofreram com os estragos provocados pelas chuvas no Estado do Rio Grande do Sul. Os níveis dos rios que cortam o estado atingiram níveis históricos, nunca vistos. A barragem da Usina Hidrelétrica 14 de Julho chegou a se romper parcialmente. Outras quase se romperam completamente, o que teria agravado a situação. Estimativas apontam que mais de 1,5 milhão de pessoas sofreram com os efeitos da chuva e mais de 500 mil foram desalojadas. Além de tudo isso, milhares de pessoas ficaram semanas sem fornecimento de energia elétrica e sem abastecimento de água.

Em vista do aumento da recorrência dessas situações de calamidade, o Congresso Nacional não pode ficar inerte.

Estudo recente do Instituto Pólis<sup>1</sup>, uma organização da sociedade civil que estuda problemas das cidades, mostra que 36% das famílias brasileiras gastam mais da metade da renda mensal com gás de cozinha e energia elétrica. E para 50% das famílias, no caso da redução da conta de luz, o dinheiro liberado seria utilizado para a compra de alimentos básicos. Assim, é oportuna a deliberação dos PLs nº 868 e nº 943, ambos de 2020, e do PL nº 709, de 2024, para reduzir minimamente o fardo das famílias atingidas por enchentes ou alagamentos na retomada de suas vidas, por meio da isenção do pagamento da conta de energia elétrica.

Em nossa análise procuramos harmonizar o conteúdo das três proposições, além de aperfeiçoá-las e focalizá-las.

Especificamente quanto aos PLs nº 868 e nº 943, ambos de 2020, elaborados no auge da pandemia de COVID-19, verifica-se que parte das matérias por eles tratadas foram endereçadas pelas Medidas Provisórias nº 950 e nº 998, ambas de 2020, esta última convertida na Lei nº 14.120, de 1º de março de 2021. No entanto, ressaltamos que tais proposições, juntamente com o PL nº 709, de 2024, serviram de inspiração para o substitutivo que ora apresentamos, com o intuito de tratar o tema da forma mais efetiva, célere e focalizada possível, nos seguintes termos:

- i) Custeio das faturas de energia elétrica dos consumidores atingidos por enchentes ou alagamentos, pelo prazo de três meses;
- ii) Possibilidade de fruição do custeio pelo titular da unidade consumidora atingida, ou seu sucessor, em outra localidade, tendo em vista que muitas habitações foram destruídas e seus moradores poderão ser realocados;
- iii) Possibilidade de elaboração, pelo órgão público competente, de laudo técnico regionalizado para

---

<sup>1</sup> Disponível em: <https://polis.org.br/estudos/justica-energetica-pesquisa-de-opiniao-publica/>. Acesso em 24 de março de 2025.

comprovação de dano decorrente de enchente ou alagamento, em razão das grandes áreas envolvidas;

- iv) Envio do laudo técnico regionalizado diretamente pelo órgão público que o elaborou às concessionárias e permissionárias de serviço público de distribuição de energia elétrica;
- v) Estabelecimento de limite ao custeio mensal de até 200 kWh de consumo de energia elétrica, por unidade consumidora residencial atingida; e
- vi) O custeio terá como fonte de recursos o Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap), de que trata a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, conforme disponibilidade, o que evita que sejam arcados pelos demais consumidores brasileiros.

Em homenagem aos ditames sobre técnica legislativa dispostos na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, ao invés de criar uma legislação autônoma a respeito do tema, propomos que a matéria seja incorporada à Lei nº 12.340, de 2010, que já dispõe sobre ações de resposta e de recuperação em áreas atingidas por desastres e sobre o Funcap.

Com relação à Emenda nº 1 apresentada na CI, constatamos que seus objetivos foram atendidos pela Lei nº 14.898, de 13 de junho de 2024, que criou a Conta de Universalização do Acesso à Água, que contempla como beneficiárias as famílias em situação de vulnerabilidade e estabelece mecanismos de proteção social para evitar interrupção no fornecimento de água.

### III – VOTO

Ante o exposto, no mérito, somos pela **aprovação** do PL nº 868, de 2020, com acatamento parcial do PL nº 943, de 2020, e do PL nº 709, de 2024, na forma do Substitutivo a seguir, e rejeição da Emenda nº 1-PLN ao PL nº 943, de 2020, e da Emenda nº 1 ao PL nº 868, de 2020:

**EMENDA Nº – CI (SUBSTITUTIVO)****PROJETO DE LEI Nº 868, DE 2020**

Altera a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, para prever o custeio das despesas com serviços de energia elétrica aos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Esta Lei altera a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, para prever o custeio das despesas com serviços de energia elétrica aos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos, pelo prazo de três meses.

**Art. 2º** A Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 1º-A** A transferência de recursos financeiros para a execução de ações de prevenção em áreas de risco de desastres e de resposta e de recuperação em áreas atingidas por desastres observará as disposições desta Lei e poderá ser feita por meio:

.....  
II – do Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap) a:

a) fundos constituídos pelos Estados, Distrito Federal e Municípios com fim específico de execução das ações previstas no art. 8º e na forma estabelecida no § 1º do art. 9º desta Lei; e

b) concessionárias e permissionárias de serviço público de distribuição de energia elétrica com fim específico de execução das ações previstas no inciso IV do art. 8º.

§ 1º.....  
.....

II – efetuar, nas formas previstas no *caput*, os repasses de recursos aos entes beneficiários, de acordo com os planos de trabalho aprovados,

e às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica;

.....” (NR)

“**Art. 8º** .....

II – .....

III – .....; e

IV – as despesas de consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos com os serviços de energia elétrica, conforme disponibilidade de recursos.

.....

§ 3º Para fins do custeio de que trata o inciso IV do *caput*, serão beneficiados os consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos que tenham sofrido danos em decorrência da invasão irresistível das águas:

I – em seus imóveis, inclusive nas respectivas instalações elétricas ou hidráulicas; ou

II – nos bens móveis, pertences e utilidades domésticas que guarnecem seus imóveis.

§ 4º Os danos de que trata o § 3º deverão ser comprovados por laudo técnico emitido por órgão público.

§ 5º Os consumidores de que trata o § 3º poderão solicitar o custeio diretamente às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica mediante a apresentação dos seguintes documentos:

I – identificação completa do consumidor titular da unidade consumidora;

II – endereço da unidade consumidora atingida pela enchente ou alagamento; e

III – laudo técnico de que trata o § 4º.

§ 6º O laudo técnico de que trata o § 4º poderá ser emitido de forma regionalizada e encaminhado diretamente às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica.

§ 7º A emissão do laudo de que trata o § 4º na forma do § 6º dispensa a sua apresentação por parte do titular da unidade consumidora junto às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica.

§ 8º O custeio de que trata o inciso IV do *caput* será aplicado por três meses à unidade consumidora de mesma titularidade daquela

atingida por enchentes ou alagamentos, ou de sucessor do titular, e será limitado ao consumo mensal de 200 kWh (duzentos quilowatt-hora) de energia elétrica.

§ 9º Os recursos relativos ao custeio de que trata o inciso IV do *caput*:

I – serão repassados pela União às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica;

II – não cobrirão outros descontos já concedidos às unidades consumidoras beneficiárias de tarifas sociais que possuam outras formas de custeio.” (NR)

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Weverton

## PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2020

Cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional.



SF/20346.36451-86

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Fica criada a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica;

Parágrafo único. A Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica será aplicada em caráter exclusivamente emergencial pelo prazo de 90 (noventa) dias e somente quando da decretação de Estado de Calamidade Pública Nacional.

**Art. 2º** A Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica estipula redução de 100 % nas tarifas e se aplica às residências unifamiliares de consumo:

I – até 20 metros cúbicos de consumo de água por mês;

II – até 200 kWh de consumo de energia elétrica por mês;

**Art. 3º** O valor a ser pago pelo serviço de água e esgoto adquirido na forma desta lei, bem como os custos administrativos e financeiros e os encargos tributários incorridos pela prestadora do serviço, após a aplicação da Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica, não poderão ser rateados entre as outras classes de consumidores atendidos pela prestadora do serviço.



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Weverton

**Art. 4º** Fica proibido o corte na prestação de serviços e fornecimento de água, tratamento de esgotos e energia elétrica durante o período de duração do decreto de Estado de Calamidade Pública.

**Art. 5º** O art. 1º da Lei 12.212 de 20 de janeiro de 2010, passa a vigor com a seguinte redação:

“Art. 1º .....

V - para a parcela do consumo de energia elétrica inferior ou igual a 200 (duzentos) kWh/mês, o desconto será de 100% (cem por cento), durante o período de 90 (noventa dias), em caráter emergencial, somente após a decretação de Estado de Calamidade Pública Nacional.”

**Art. 6º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

A Situação emergencial provocada pela pandemia decorrente da propagação do vírus COVID-19, exige do Parlamento atitudes concretas para a proteção dos trabalhadores de baixa renda que já se encontram afetados pela conseqüente recessão, redução drástica dos empregos e circulação de bens e serviços.

Segundo as Defensorias Públicas de 1ª Instância de Atendimento ao Consumidor (1ª e 2ª Deac), a anistia dos pagamentos e suspensão dos cortes por falta de pagamento de água e luz neste momento emergencial, se faz, absolutamente necessário, uma vez que com a redução de renda de pessoas autônomas durante o período de isolamento e a maior necessidade, tanto da água quanto da energia elétrica, para que se cumpram as medidas de prevenção torna ainda mais necessária à manutenção do fornecimento de desses serviços básicos para o impedimento de alastramento da pandemia.

Em relação à energia elétrica, uma das medidas preventivas é a de isolamento, com isso, as pessoas passarão a maior parte do tempo em suas casas, assim terão um aumento do consumo de energia, além de haver maior necessidade para o armazenamento de alimentos nesse período.



SF/20346.36451-86



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Weverton

Cabe ao governo garantir subsídios emergenciais a essa população vulnerável, já que, com a aprovação do Projeto de Decreto Legislativo (PDL) 88/2020, que reconhece o Estado de Calamidade Pública no Brasil, o governo se isenta de cumprimento das metas fiscais, conforme ressaltou o relator do Projeto Deputado Orlando Silva (PCdoB-SP):

*"Ao reconhecer a calamidade pública, o Congresso permite o descumprimento das metas fiscais, e o governo vai ter condições de fortalecer o Sistema Único de Saúde, que é o principal instrumento de combate ao coronavírus", afirmou. "Também vai garantir medidas econômicas, como renda para a população, e ações para impedir a expansão do vírus." (Fonte: Agência Senado)*

A tarifa social já é uma realidade no Brasil que já conta com uma lei específica para energia elétrica, Lei 12.212 de 20 de janeiro de 2010 que dispõe sobre a Tarifa Social de Energia Elétrica e propostas em andamento para a criação da Tarifa social para o fornecimento de água, como o PLS 505/2013 atualmente na Câmara dos Deputados (9.543/2018), e o PL 669/2019 ainda sem número na Câmara, que impede a cobrança de tarifa de religação de energia elétrica de minha autoria.

Além disto, já existe previsão legal para subsídios tarifários como o disposto no § 2º do art. 29 da Lei 11.445, de 5 de janeiro de 2007, que estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico:

*"§ 2º Poderão ser adotados subsídios tarifários e não tarifários para os usuários e localidades que não tenham capacidade de pagamento ou escala econômica suficiente para cobrir o custo integral dos serviços".*

Desse modo, temos todos os subsídios legais para implantação dessa anistia do pagamento de Água, Esgoto e Energia Elétrica e a proibição de cortes nas tarifas durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional decorrente da pandemia do coronavírus (Covid-19).

Assim, pedimos o apoio aos Nobres Pares para aprovação deste projeto.  
Sala das sessões,

Senador **WEVERTON**



SF/20346.36451-86



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 868, DE 2020

Cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional.

**AUTORIA:** Senador Weverton (PDT/MA)



[Página da matéria](#)

---

## LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 11.445, de 5 de Janeiro de 2007 - Lei de Saneamento Básico - 11445/07  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2007;11445>
  - parágrafo 2º do artigo 29
- Lei nº 12.212, de 20 de Janeiro de 2010 - LEI-12212-2010-01-20 - 12212/10  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2010;12212>
  - artigo 1º



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

**EMENDA Nº**  
**(ao PL 868/2020)**

Art. 1º O art. 5º do Projeto de Lei nº 868, de 2020, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º Esta Lei visa estabelecer o custeio das despesas com os serviços de energia elétrica e os serviços de água e esgoto aos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos, pelo prazo de três meses.

**Parágrafo único. Para os fins desta Lei, deverão ser estabelecidos instrumentos de priorização para a agricultura familiar, nos termos do art. 3º da Lei nº 11.326, de 24 de julho de 2006.”**

Art. 2º O art. 2º do Projeto de Lei nº 868, de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 1º-A** A transferência de recursos financeiros para a execução de ações de prevenção em áreas de risco de desastres e de resposta e de recuperação em áreas atingidas por desastres observará as disposições desta Lei e poderá ser feita por meio:

.....

II – do Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap) a:



a) fundos constituídos pelos Estados, Distrito Federal e Municípios com fim específico de execução das ações previstas no art. 8º e na forma estabelecida no § 1º do art. 9º desta Lei;

b) concessionárias e permissionárias de serviço público de distribuição de energia elétrica com fim específico de execução das ações previstas no inciso IV do art. 8º; e

**c) concessionárias e permissionárias de serviço público de água e esgoto com fim específico de execução das ações previstas no inciso V do art. 8º.**

§ 1º.....

.....

II – efetuar, nas formas previstas no *caput*, os repasses de recursos aos entes beneficiários, de acordo com os planos de trabalho aprovados, às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica e **às concessionárias e permissionárias do serviço público de água e esgoto;**

.....” (NR)

“Art. 8º .....

.....

II –.....;

III –.....;

IV – custeio das despesas dos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos com os serviços de energia elétrica, conforme disponibilidade de recursos; e

**V – custeio das despesas dos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos com os serviços de água e esgoto, conforme disponibilidade de recursos;**



§ 1º Para fins do custeio de que trata o inciso IV e V do *caput*, serão beneficiados os consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos que tenham sofrido danos em decorrência da invasão irresistível das águas:

I – em seus imóveis, inclusive nas respectivas instalações elétricas ou hidráulicas; ou

II – nos bens móveis, pertences e utilidades domésticas que guarnecem seus imóveis.

§ 2º Os danos de que trata o § 1º deverão ser comprovados por laudo técnico emitido por órgão público.

§ 3º Os consumidores de que trata o § 1º poderão solicitar o custeio diretamente às concessionárias e permissionárias do **respectivo** serviço público mediante a apresentação dos seguintes documentos:

I – identificação completa do consumidor titular;

II – endereço da unidade consumidora atingida pela enchente ou alagamento; e

III – laudo técnico de que trata o § 2º.

§ 4º O laudo técnico de que trata o § 2º poderá ser:

I – emitido de forma regionalizada;

II – encaminhado diretamente às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica; e

**III – encaminhado diretamente às concessionárias e permissionárias do serviço público de água e esgoto.**

§ 5º A emissão do laudo de que trata o inciso III do § 3º na forma dos incisos II ou III do § 4º dispensa a sua apresentação por parte do titular da unidade consumidora junto às concessionárias e permissionárias do **respectivo** serviço público.

§ 5º O custeio de que trata:



a) o inciso IV do caput será aplicado por três meses às unidades consumidoras de mesma titularidade daquela atingida por enchentes ou alagamentos, ou de sucessor do titular, e será limitado ao consumo mensal de 200 kWh de energia elétrica; e

**b) o inciso V do caput será aplicado por três meses às unidades consumidoras de mesma titularidade daquela atingida por enchentes ou alagamentos, ou de sucessor do titular, e será limitado ao consumo mensal de 20 metros cúbicos de consumo de água por mês.**

§ 6º Os recursos relativos ao custeio:

I – serão repassados pela União às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica;

II – serão repassados pela União às concessionárias e permissionárias do serviço público **de água e esgoto;**

III – não cobrirão outros descontos já concedidos às unidades consumidoras beneficiárias de tarifas sociais que possuam outras formas de custeio.” (NR)

Art. 3º Suprima-se os arts. 3º e 4º do Projeto de Lei nº 868, de 2019, renumerando-se o art. 6º para art. 3º.

## JUSTIFICAÇÃO

A proposta de emenda que apresento visa estender o benefício do custeio das faturas de energia elétrica para incluir também o custeio das faturas dos serviços de água e esgoto para os consumidores residenciais atingidos por enchentes ou alagamentos, pelo prazo de três meses.

Essa medida é essencial para garantir a recuperação plena das famílias afetadas, uma vez que os impactos das enchentes e alagamentos não se limitam ao consumo de energia elétrica, mas afetam profundamente o acesso e a qualidade dos serviços de água e esgoto.



As enchentes e alagamentos frequentemente resultam na contaminação dos sistemas de água e esgoto, tornando esses serviços ainda mais críticos para a saúde pública. O acesso seguro à água potável e o tratamento adequado do esgoto são fundamentais para prevenir a disseminação de doenças e assegurar que as famílias possam retomar suas vidas com dignidade e segurança após a calamidade.

Além disso, o estabelecimento de um limite ao custeio mensal de até 20 metros cúbicos de consumo de água por unidade consumidora residencial atingida é uma medida necessária para garantir que os recursos públicos sejam utilizados de forma eficiente e justa, assegurando o atendimento das necessidades básicas das famílias sem comprometer o equilíbrio financeiro do Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap).

Ao incluir o custeio dos serviços de água e esgoto no escopo do projeto de lei, o legislador reforça o compromisso com a proteção integral das populações vulneráveis e garante uma resposta mais completa e eficaz às emergências causadas por desastres naturais.

Ademais, os agricultores familiares desempenham um papel crucial na produção rural, gerando emprego e renda para muitas famílias. Especialmente em atividades de alto risco e com grande impacto na estabilidade do campo brasileiro, sua contribuição é inestimável.

Sugiro um parágrafo ao primeiro artigo para que os agricultores familiares abrangidos pelo artigo 3º da Lei nº 11.326, de 24 de julho de 2006, sejam priorizados neste projeto. Essa alteração é crucial para retomar as atividades da agricultura familiar atingidas por enchentes ou alagamentos.

Essa emenda, portanto, é indispensável para promover a recuperação das áreas atingidas e assegurar a saúde e o bem-estar das famílias afetadas, prioritariamente das envolvidas na agricultura familiar, razão pela qual conto com o apoio dos nobres pares para sua aprovação.



Sala da comissão, 2 de setembro de 2024.

**Senador Mecias de Jesus**  
**(REPUBLICANOS - RR)**



Assinado eletronicamente, por Sen. Mecias de Jesus

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8587484275>

## PARECER Nº , DE 2025

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei (PL) nº 868, de 2020, do Senador Weverton, que *cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional*; o PL nº 943, de 2020, do Senador Marcos Rogério, que *dispõe sobre o custeio extraordinário das despesas de energia elétrica de unidades consumidoras alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica*; e o PL nº 709, de 2024, do Senador Cleitinho, que *concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes e alagamentos*.

Relator: Senador **CHICO RODRIGUES**

### I – RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 868, de 2020, de autoria do Senador Weverton, que *“cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional”*. Esse PL tramita em conjunto com outros dois, quais sejam, o PL nº 943, de 2020, de autoria do Senador Marcos Rogério, que *“dispõe sobre o custeio extraordinário das despesas de energia elétrica de unidades consumidoras alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica”*, e o PL nº 709, de 2024, de autoria do Senador Cleitinho, que *“concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes e alagamentos”*.

O PL nº 868, de 2020, possui seis artigos. O primeiro cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica (Tarifa Emergencial), aplicável por 90 dias quando da decretação de Estado de Calamidade Pública Nacional. O segundo artigo estabelece os parâmetros para aplicação da Tarifa Emergencial. O terceiro dispõe que o valor remanescente de pagamento pelos serviços de água e esgoto não será rateado entre os demais usuários. O quarto artigo proíbe o corte dos serviços de água, tratamento de esgoto e energia elétrica durante o período de duração do decreto de Estado de Calamidade Pública. O quinto artigo altera a Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, para criar um patamar de incidência da Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE) contemplando a Tarifa Emergencial disposta no art. 1º. E o sexto estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na Justificação do PL nº 868, de 2020, seu autor argumenta que *“a anistia dos pagamentos e suspensão dos cortes por falta de pagamento de água e luz”*, naquele momento de pandemia de COVID-19, era necessária em razão da *“redução de renda de pessoas autônomas durante o período de isolamento”*. Além disso, a manutenção do fornecimento desses serviços básicos era essencial para o *“impedimento de alastramento da pandemia”*.

O PL nº 943, de 2020, também possui seis artigos. O primeiro estabelece o custeio extraordinário das despesas com energia elétrica incorridas pelas unidades consumidoras enquadradas pela Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE). O segundo artigo permite a utilização de recursos de aplicação obrigatória pelas empresas do setor elétrico, mas ainda não utilizados, em programas de Pesquisa e Desenvolvimento e Eficiência Energética (P&DEE) para o custeio extraordinário estabelecido no art. 1º. O terceiro artigo delimita o custeio extraordinário ao máximo de 3 meses e até o limite dos recursos de que trata o art. 2º, além de preservar o subsídio já concedido pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) para a TSEE. O quarto artigo trata da gestão dos recursos para o custeio extraordinário de que trata o art. 1º, a cargo da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE). Além disso, o art. 4º reduz a zero as alíquotas de Contribuição para Programa de Integração Social e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) relativas à gestão dos recursos aportados para o custeio extraordinário. O quinto artigo faculta ao Poder Executivo alocar os recursos de P&DEE, no ano de aprovação da Lei, ao custeio extraordinário previsto no art. 1º. E o sexto estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na Justificação do PL nº 943, de 2020, seu autor chama a atenção para “*os impactos econômicos adversos que a crise da pandemia do COVID-19 pode provocar, principalmente, nas famílias de menor poder aquisitivo*” e pondera que o “*estoque de recursos que deveriam ser aplicados em projetos em P&D por parte das empresas do setor elétrico e que, por algum motivo, não foram*”, devem ser utilizados para “*financiar, por um período de três meses, as despesas de energia elétrica das famílias de baixa renda alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE)*”.

No âmbito da tramitação do PL nº 943, de 2020, foi recebido o Ofício nº 224/2020, de 8 de maio de 2020, encaminhado pelo Deputado Federal Nereu Crispim, pelo qual apresentou pleito da Associação dos Fabricantes Brasileiros de Eficiência Energética (Afabee) pela rejeição do PL, de modo a preservar os recursos para P&DEE previstos na Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000.

O PL nº 709, de 2024, por sua vez, possui cinco artigos. O primeiro concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes ou alagamentos, pelo prazo de três meses subsequentes à ocorrência do fato gerador. O segundo artigo delimita os consumidores atingidos por enchentes e alagamentos que são objeto do PL, bem como estabelece que a emissão de laudos pela Defesa Civil ou pelo Corpo de Bombeiros Militares será suficiente para a comprovação dos danos sofridos por tais consumidores. O terceiro artigo apresenta os requisitos para o requerimento de isenção total da tarifa de energia elétrica. O quarto define que as despesas decorrentes do PL correrão à conta dos recursos do Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap), de que trata o inciso II do *caput* do art. 1º-A da Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010. E o quinto estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na justificação, o autor do PL nº 709, de 2024, argumenta que, em regra, o poder público não adota medidas eficazes para impedir, ou ao menos mitigar, os danos causados a consumidores atingidos por enchentes e alagamentos. Com o intuito de reduzir o prejuízo suportado pelas vítimas desses fenômenos, o PL busca conceder isenção total da tarifa de energia elétrica, pelo prazo de três meses.

Os três PLs foram remetidos, em tramitação conjunta, nos termos do art. 48, § 1º, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), à esta Comissão, seguindo posteriormente à Comissão de Assuntos Sociais (CAS) e à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), em caráter terminativo.

Forma recebidas duas emendas, uma relativa ao PL nº 943, de 2020, e outra relativa ao PL nº 868, de 2020. Quanto ao PL nº 943, de 2020, foi recebida a Emenda nº 1-PLEN, de autoria do Senador Dário Berger, para dispor que “*recursos associados a projetos aprovados ou em processo de aprovação pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) não poderão ser usados para a finalidade*” de que trata o art. 1º do PL. Já em relação ao PL nº 868, de 2020, foi recebida na CI a Emenda nº 1, de autoria do Senador Mecias de Jesus, estendendo o benefício de isenção às despesas com os serviços de água e esgoto por três meses, limitado ao consumo mensal de 20 m<sup>3</sup> de água, aos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos.

## II – ANÁLISE

Compete à CI, nos termos do art. 104 do RISF, opinar sobre proposições que tratam de “*transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes*” e “*outros assuntos correlatos*”, como energia elétrica e saneamento básico, objetos das proposições em análise. Há, portanto, aderência das competências da CI aos temas tratados pelo PL nº 868 e PL nº 943, ambos de 2020, e pelo PL nº 709, de 2024. Destacamos que as análises detalhadas de admissibilidade e adequação financeira e orçamentária das proposições poderão ser realizadas no âmbito da CAE. Neste momento, iremos tratar do mérito das matérias.

De início, louvamos as preocupações dos autores das proposições quanto à necessidade de o Estado atuar em prol da população durante a pandemia de COVID-19 e, mais recentemente, nas tragédias que o País tem vivenciado, causadas por chuvas torrenciais, com enchentes e alagamentos.

É oportuno lembrar que, no ano passado, nossos irmãos gaúchos sofreram com os estragos provocados pelas chuvas no Estado do Rio Grande do Sul. Os níveis dos rios que cortam o estado atingiram níveis históricos, nunca vistos. A barragem da Usina Hidrelétrica 14 de Julho chegou a se romper parcialmente. Outras quase se romperam completamente, o que teria agravado a situação. Estimativas apontam que mais de 1,5 milhão de pessoas sofreram com os efeitos da chuva e mais de 500 mil foram desalojadas. Além de tudo isso, milhares de pessoas ficaram semanas sem fornecimento de energia elétrica e sem abastecimento de água.

Em vista do aumento da recorrência dessas situações de calamidade, o Congresso Nacional não pode ficar inerte.

Estudo recente do Instituto Pólis<sup>1</sup>, uma organização da sociedade civil que estuda problemas das cidades, mostra que 36% das famílias brasileiras gastam mais da metade da renda mensal com gás de cozinha e energia elétrica. E para 50% das famílias, no caso da redução da conta de luz, o dinheiro liberado seria utilizado para a compra de alimentos básicos. Assim, é oportuna a deliberação dos PLs nº 868 e nº 943, ambos de 2020, e do PL nº 709, de 2024, para reduzir minimamente o fardo das famílias atingidas por enchentes ou alagamentos na retomada de suas vidas, por meio da isenção do pagamento da conta de energia elétrica.

Em nossa análise procuramos harmonizar o conteúdo das três proposições, além de aperfeiçoá-las e focalizá-las.

Especificamente quanto aos PLs nº 868 e nº 943, ambos de 2020, elaborados no auge da pandemia de COVID-19, verifica-se que parte das matérias por eles tratadas foram endereçadas pelas Medidas Provisórias nº 950 e nº 998, ambas de 2020, esta última convertida na Lei nº 14.120, de 1º de março de 2021. No entanto, ressaltamos que tais proposições, juntamente com o PL nº 709, de 2024, serviram de inspiração para o substitutivo que ora apresentamos, com o intuito de tratar o tema da forma mais efetiva, célere e focalizada possível, nos seguintes termos:

- i) Custeio das faturas de energia elétrica dos consumidores atingidos por enchentes ou alagamentos, pelo prazo de três meses;
- ii) Possibilidade de fruição do custeio pelo titular da unidade consumidora atingida, ou seu sucessor, em outra localidade, tendo em vista que muitas habitações foram destruídas e seus moradores poderão ser realocados;
- iii) Possibilidade de elaboração, pelo órgão público competente, de laudo técnico regionalizado para

---

<sup>1</sup> Disponível em: <https://polis.org.br/estudos/justica-energetica-pesquisa-de-opiniao-publica/>. Acesso em 24 de março de 2025.

comprovação de dano decorrente de enchente ou alagamento, em razão das grandes áreas envolvidas;

- iv) Envio do laudo técnico regionalizado diretamente pelo órgão público que o elaborou às concessionárias e permissionárias de serviço público de distribuição de energia elétrica;
- v) Estabelecimento de limite ao custeio mensal de até 200 kWh de consumo de energia elétrica, por unidade consumidora residencial atingida; e
- vi) O custeio terá como fonte de recursos o Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap), de que trata a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, conforme disponibilidade, o que evita que sejam arcados pelos demais consumidores brasileiros.

Em homenagem aos ditames sobre técnica legislativa dispostos na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, ao invés de criar uma legislação autônoma a respeito do tema, propomos que a matéria seja incorporada à Lei nº 12.340, de 2010, que já dispõe sobre ações de resposta e de recuperação em áreas atingidas por desastres e sobre o Funcap.

Com relação à Emenda nº 1 apresentada na CI, constatamos que seus objetivos foram atendidos pela Lei nº 14.898, de 13 de junho de 2024, que criou a Conta de Universalização do Acesso à Água, que contempla como beneficiárias as famílias em situação de vulnerabilidade e estabelece mecanismos de proteção social para evitar interrupção no fornecimento de água.

### III – VOTO

Ante o exposto, no mérito, somos pela **aprovação** do PL nº 868, de 2020, com acatamento parcial do PL nº 943, de 2020, e do PL nº 709, de 2024, na forma do Substitutivo a seguir, e rejeição da Emenda nº 1-PLN ao PL nº 943, de 2020, e da Emenda nº 1 ao PL nº 868, de 2020:

**EMENDA Nº – CI (SUBSTITUTIVO)****PROJETO DE LEI Nº 868, DE 2020**

Altera a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, para prever o custeio das despesas com serviços de energia elétrica aos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Esta Lei altera a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, para prever o custeio das despesas com serviços de energia elétrica aos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos, pelo prazo de três meses.

**Art. 2º** A Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 1º-A** A transferência de recursos financeiros para a execução de ações de prevenção em áreas de risco de desastres e de resposta e de recuperação em áreas atingidas por desastres observará as disposições desta Lei e poderá ser feita por meio:

.....  
II – do Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap) a:

a) fundos constituídos pelos Estados, Distrito Federal e Municípios com fim específico de execução das ações previstas no art. 8º e na forma estabelecida no § 1º do art. 9º desta Lei; e

b) concessionárias e permissionárias de serviço público de distribuição de energia elétrica com fim específico de execução das ações previstas no inciso IV do art. 8º.

§ 1º.....

.....  
II – efetuar, nas formas previstas no *caput*, os repasses de recursos aos entes beneficiários, de acordo com os planos de trabalho aprovados,

e às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica;

.....” (NR)

“**Art. 8º** .....

II – .....

III – .....; e

IV – as despesas de consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos com os serviços de energia elétrica, conforme disponibilidade de recursos.

.....  
 § 3º Para fins do custeio de que trata o inciso IV do *caput*, serão beneficiados os consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos que tenham sofrido danos em decorrência da invasão irresistível das águas:

I – em seus imóveis, inclusive nas respectivas instalações elétricas ou hidráulicas; ou

II – nos bens móveis, pertences e utilidades domésticas que guarnecem seus imóveis.

§ 4º Os danos de que trata o § 3º deverão ser comprovados por laudo técnico emitido por órgão público.

§ 5º Os consumidores de que trata o § 3º poderão solicitar o custeio diretamente às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica mediante a apresentação dos seguintes documentos:

I – identificação completa do consumidor titular da unidade consumidora;

II – endereço da unidade consumidora atingida pela enchente ou alagamento; e

III – laudo técnico de que trata o § 4º.

§ 6º O laudo técnico de que trata o § 4º poderá ser emitido de forma regionalizada e encaminhado diretamente às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica.

§ 7º A emissão do laudo de que trata o § 4º na forma do § 6º dispensa a sua apresentação por parte do titular da unidade consumidora junto às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica.

§ 8º O custeio de que trata o inciso IV do *caput* será aplicado por três meses à unidade consumidora de mesma titularidade daquela

atingida por enchentes ou alagamentos, ou de sucessor do titular, e será limitado ao consumo mensal de 200 kWh (duzentos quilowatt-hora) de energia elétrica.

§ 9º Os recursos relativos ao custeio de que trata o inciso IV do *caput*:

I – serão repassados pela União às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica;

II – não cobrirão outros descontos já concedidos às unidades consumidoras beneficiárias de tarifas sociais que possuam outras formas de custeio.” (NR)

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 709, DE 2024

Concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes e alagamentos.

**AUTORIA:** Senador Cleitinho (REPUBLICANOS/MG)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL  
GABINETE DO SENADOR CLEITINHO  
PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

Concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes e alagamentos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Fica concedida isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes ou alagamentos, pelo prazo de três meses subsequentes à ocorrência do fato gerador.

**Art. 2º** Consideram-se, para os efeitos desta lei, consumidores atingidos por enchentes e alagamentos aqueles que, em decorrência da invasão irresistível das águas, tenham sofrido danos:

I – em seus imóveis, inclusive nas respectivas instalações elétricas ou hidráulicas; ou

II – nos bens móveis, pertences e utilidades domésticas que guarnecem seus imóveis.

*Parágrafo único.* Para fins do disposto no *caput* deste artigo, considera-se suficiente para a comprovação de danos os laudos de lavra da Defesa Civil ou do Corpo de Bombeiros Militares.

**Art. 3º** O requerimento de isenção total da tarifa de energia elétrica será:

I – formulado perante as concessionárias e permissionárias do serviço de fornecimento de energia elétrica;

II – instruído com os seguintes documentos:





SENADO FEDERAL

- a) identificação completa do consumidor;
- b) endereço do imóvel atingido pela enchente ou alagamento;
- c) laudo da Defesa Civil ou do Corpo de Bombeiros Militar, que comprove a ocorrência de dano decorrente de enchente ou alagamento.

**Art. 4º** As despesas decorrentes desta Lei correrão à conta dos recursos do Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap), de que trata o inciso II do *caput* do art. 1º-A da Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010.

**Art. 5º** Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

Notícias sobre as tragédias causadas pelas chuvas, infelizmente, são uma rotina em nosso país. Ainda que não se possa controlar o volume e a frequências das chuvas, cabe à Administração Pública tomar as medidas eficazes para impedir – ou ao menos mitigar – os danos causados por esse fenômeno natural.

A realidade, contudo, evidencia que, em regra, essas medidas não são adotadas pelo poder público. Ainda que seja possível às vítimas requererem indenização do Estado, o respectivo processo é longo e árduo, o que resulta, em grande medida, na impunidade dos responsáveis e na ausência de reparação dos prejuízos.

Diante desse contexto, apresentamos o presente Projeto de Lei, que concede isenção total da tarifa de energia elétrica, pelo prazo de três meses, aos consumidores atingidos por enchentes e alagamentos.

Com o objetivo de reduzir a burocracia e aumentar a sua efetividade, propomos que os laudos de lavra da Defesa Civil ou do Corpo de Bombeiros Militares sejam suficientes para comprovar os danos, cabendo ao consumidor apenas informar o ocorrido às concessionárias e permissionárias do serviço público.





SENADO FEDERAL

Certos de que a proposição constitui um avanço na mitigação dos prejuízos causados pelas enchentes e alagamentos, contamos com o decisivo apoio dos nobres Pares no sentido de sua rápida aprovação.

Sala das Sessões,

Senador CLEITINHO  
REPUBLICANOS/MG



---

## LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 12.340, de 1º de Dezembro de 2010 - LEI-12340-2010-12-01 - 12340/10  
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2010;12340>
- art1-1\_cpt\_inc2

## PARECER N° , DE 2025

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei (PL) n° 868, de 2020, do Senador Weverton, que *cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional*; o PL n° 943, de 2020, do Senador Marcos Rogério, que *dispõe sobre o custeio extraordinário das despesas de energia elétrica de unidades consumidoras alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica*; e o PL n° 709, de 2024, do Senador Cleitinho, que *concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes e alagamentos*.

Relator: Senador **CHICO RODRIGUES**

### I – RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) n° 868, de 2020, de autoria do Senador Weverton, que “*cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica com anistia de 100% dos pagamentos por 90 (noventa) dias e dispõe sobre a proibição de cortes nas tarifas de água, esgoto e energia elétrica durante a vigência de Estado de Calamidade Pública Nacional*”. Esse PL tramita em conjunto com outros dois, quais sejam, o PL n° 943, de 2020, de autoria do Senador Marcos Rogério, que “*dispõe sobre o custeio extraordinário das despesas de energia elétrica de unidades consumidoras alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica*”, e o PL n° 709, de 2024, de autoria do Senador Cleitinho, que “*concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes e alagamentos*”.

O PL nº 868, de 2020, possui seis artigos. O primeiro cria a Tarifa Social Emergencial de Água, Esgoto e Energia Elétrica (Tarifa Emergencial), aplicável por 90 dias quando da decretação de Estado de Calamidade Pública Nacional. O segundo artigo estabelece os parâmetros para aplicação da Tarifa Emergencial. O terceiro dispõe que o valor remanescente de pagamento pelos serviços de água e esgoto não será rateado entre os demais usuários. O quarto artigo proíbe o corte dos serviços de água, tratamento de esgoto e energia elétrica durante o período de duração do decreto de Estado de Calamidade Pública. O quinto artigo altera a Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, para criar um patamar de incidência da Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE) contemplando a Tarifa Emergencial disposta no art. 1º. E o sexto estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na Justificação do PL nº 868, de 2020, seu autor argumenta que *“a anistia dos pagamentos e suspensão dos cortes por falta de pagamento de água e luz”*, naquele momento de pandemia de COVID-19, era necessária em razão da *“redução de renda de pessoas autônomas durante o período de isolamento”*. Além disso, a manutenção do fornecimento desses serviços básicos era essencial para o *“impedimento de alastramento da pandemia”*.

O PL nº 943, de 2020, também possui seis artigos. O primeiro estabelece o custeio extraordinário das despesas com energia elétrica incorridas pelas unidades consumidoras enquadradas pela Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE). O segundo artigo permite a utilização de recursos de aplicação obrigatória pelas empresas do setor elétrico, mas ainda não utilizados, em programas de Pesquisa e Desenvolvimento e Eficiência Energética (P&DEE) para o custeio extraordinário estabelecido no art. 1º. O terceiro artigo delimita o custeio extraordinário ao máximo de 3 meses e até o limite dos recursos de que trata o art. 2º, além de preservar o subsídio já concedido pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) para a TSEE. O quarto artigo trata da gestão dos recursos para o custeio extraordinário de que trata o art. 1º, a cargo da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE). Além disso, o art. 4º reduz a zero as alíquotas de Contribuição para Programa de Integração Social e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) relativas à gestão dos recursos aportados para o custeio extraordinário. O quinto artigo faculta ao Poder Executivo alocar os recursos de P&DEE, no ano de aprovação da Lei, ao custeio extraordinário previsto no art. 1º. E o sexto estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na Justificação do PL nº 943, de 2020, seu autor chama a atenção para “*os impactos econômicos adversos que a crise da pandemia do COVID-19 pode provocar, principalmente, nas famílias de menor poder aquisitivo*” e pondera que o “*estoque de recursos que deveriam ser aplicados em projetos em P&D por parte das empresas do setor elétrico e que, por algum motivo, não foram*”, devem ser utilizados para “*financiar, por um período de três meses, as despesas de energia elétrica das famílias de baixa renda alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE)*”.

No âmbito da tramitação do PL nº 943, de 2020, foi recebido o Ofício nº 224/2020, de 8 de maio de 2020, encaminhado pelo Deputado Federal Nereu Crispim, pelo qual apresentou pleito da Associação dos Fabricantes Brasileiros de Eficiência Energética (Afabee) pela rejeição do PL, de modo a preservar os recursos para P&DEE previstos na Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000.

O PL nº 709, de 2024, por sua vez, possui cinco artigos. O primeiro concede isenção total da tarifa de energia elétrica aos consumidores atingidos por enchentes ou alagamentos, pelo prazo de três meses subsequentes à ocorrência do fato gerador. O segundo artigo delimita os consumidores atingidos por enchentes e alagamentos que são objeto do PL, bem como estabelece que a emissão de laudos pela Defesa Civil ou pelo Corpo de Bombeiros Militares será suficiente para a comprovação dos danos sofridos por tais consumidores. O terceiro artigo apresenta os requisitos para o requerimento de isenção total da tarifa de energia elétrica. O quarto define que as despesas decorrentes do PL correrão à conta dos recursos do Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap), de que trata o inciso II do *caput* do art. 1º-A da Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010. E o quinto estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na justificação, o autor do PL nº 709, de 2024, argumenta que, em regra, o poder público não adota medidas eficazes para impedir, ou ao menos mitigar, os danos causados a consumidores atingidos por enchentes e alagamentos. Com o intuito de reduzir o prejuízo suportado pelas vítimas desses fenômenos, o PL busca conceder isenção total da tarifa de energia elétrica, pelo prazo de três meses.

Os três PLs foram remetidos, em tramitação conjunta, nos termos do art. 48, § 1º, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), à esta Comissão, seguindo posteriormente à Comissão de Assuntos Sociais (CAS) e à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), em caráter terminativo.

Forma recebidas duas emendas, uma relativa ao PL nº 943, de 2020, e outra relativa ao PL nº 868, de 2020. Quanto ao PL nº 943, de 2020, foi recebida a Emenda nº 1-PLEN, de autoria do Senador Dário Berger, para dispor que “*recursos associados a projetos aprovados ou em processo de aprovação pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) não poderão ser usados para a finalidade*” de que trata o art. 1º do PL. Já em relação ao PL nº 868, de 2020, foi recebida na CI a Emenda nº 1, de autoria do Senador Mecias de Jesus, estendendo o benefício de isenção às despesas com os serviços de água e esgoto por três meses, limitado ao consumo mensal de 20 m<sup>3</sup> de água, aos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos.

## II – ANÁLISE

Compete à CI, nos termos do art. 104 do RISF, opinar sobre proposições que tratam de “*transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes*” e “*outros assuntos correlatos*”, como energia elétrica e saneamento básico, objetos das proposições em análise. Há, portanto, aderência das competências da CI aos temas tratados pelo PL nº 868 e PL nº 943, ambos de 2020, e pelo PL nº 709, de 2024. Destacamos que as análises detalhadas de admissibilidade e adequação financeira e orçamentária das proposições poderão ser realizadas no âmbito da CAE. Neste momento, iremos tratar do mérito das matérias.

De início, louvamos as preocupações dos autores das proposições quanto à necessidade de o Estado atuar em prol da população durante a pandemia de COVID-19 e, mais recentemente, nas tragédias que o País tem vivenciado, causadas por chuvas torrenciais, com enchentes e alagamentos.

É oportuno lembrar que, no ano passado, nossos irmãos gaúchos sofreram com os estragos provocados pelas chuvas no Estado do Rio Grande do Sul. Os níveis dos rios que cortam o estado atingiram níveis históricos, nunca vistos. A barragem da Usina Hidrelétrica 14 de Julho chegou a se romper parcialmente. Outras quase se romperam completamente, o que teria agravado a situação. Estimativas apontam que mais de 1,5 milhão de pessoas sofreram com os efeitos da chuva e mais de 500 mil foram desalojadas. Além de tudo isso, milhares de pessoas ficaram semanas sem fornecimento de energia elétrica e sem abastecimento de água.

Em vista do aumento da recorrência dessas situações de calamidade, o Congresso Nacional não pode ficar inerte.

Estudo recente do Instituto Pólis<sup>1</sup>, uma organização da sociedade civil que estuda problemas das cidades, mostra que 36% das famílias brasileiras gastam mais da metade da renda mensal com gás de cozinha e energia elétrica. E para 50% das famílias, no caso da redução da conta de luz, o dinheiro liberado seria utilizado para a compra de alimentos básicos. Assim, é oportuna a deliberação dos PLs nº 868 e nº 943, ambos de 2020, e do PL nº 709, de 2024, para reduzir minimamente o fardo das famílias atingidas por enchentes ou alagamentos na retomada de suas vidas, por meio da isenção do pagamento da conta de energia elétrica.

Em nossa análise procuramos harmonizar o conteúdo das três proposições, além de aperfeiçoá-las e focalizá-las.

Especificamente quanto aos PLs nº 868 e nº 943, ambos de 2020, elaborados no auge da pandemia de COVID-19, verifica-se que parte das matérias por eles tratadas foram endereçadas pelas Medidas Provisórias nº 950 e nº 998, ambas de 2020, esta última convertida na Lei nº 14.120, de 1º de março de 2021. No entanto, ressaltamos que tais proposições, juntamente com o PL nº 709, de 2024, serviram de inspiração para o substitutivo que ora apresentamos, com o intuito de tratar o tema da forma mais efetiva, célere e focalizada possível, nos seguintes termos:

- i) Custeio das faturas de energia elétrica dos consumidores atingidos por enchentes ou alagamentos, pelo prazo de três meses;
- ii) Possibilidade de fruição do custeio pelo titular da unidade consumidora atingida, ou seu sucessor, em outra localidade, tendo em vista que muitas habitações foram destruídas e seus moradores poderão ser realocados;
- iii) Possibilidade de elaboração, pelo órgão público competente, de laudo técnico regionalizado para

---

<sup>1</sup> Disponível em: <https://polis.org.br/estudos/justica-energetica-pesquisa-de-opinio-publica/>. Acesso em 24 de março de 2025.

comprovação de dano decorrente de enchente ou alagamento, em razão das grandes áreas envolvidas;

- iv) Envio do laudo técnico regionalizado diretamente pelo órgão público que o elaborou às concessionárias e permissionárias de serviço público de distribuição de energia elétrica;
- v) Estabelecimento de limite ao custeio mensal de até 200 kWh de consumo de energia elétrica, por unidade consumidora residencial atingida; e
- vi) O custeio terá como fonte de recursos o Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap), de que trata a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, conforme disponibilidade, o que evita que sejam arcados pelos demais consumidores brasileiros.

Em homenagem aos ditames sobre técnica legislativa dispostos na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, ao invés de criar uma legislação autônoma a respeito do tema, propomos que a matéria seja incorporada à Lei nº 12.340, de 2010, que já dispõe sobre ações de resposta e de recuperação em áreas atingidas por desastres e sobre o Funcap.

Com relação à Emenda nº 1 apresentada na CI, constatamos que seus objetivos foram atendidos pela Lei nº 14.898, de 13 de junho de 2024, que criou a Conta de Universalização do Acesso à Água, que contempla como beneficiárias as famílias em situação de vulnerabilidade e estabelece mecanismos de proteção social para evitar interrupção no fornecimento de água.

### III – VOTO

Ante o exposto, no mérito, somos pela **aprovação** do PL nº 868, de 2020, com acatamento parcial do PL nº 943, de 2020, e do PL nº 709, de 2024, na forma do Substitutivo a seguir, e rejeição da Emenda nº 1-PLN ao PL nº 943, de 2020, e da Emenda nº 1 ao PL nº 868, de 2020:

**EMENDA Nº – CI (SUBSTITUTIVO)****PROJETO DE LEI Nº 868, DE 2020**

Altera a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, para prever o custeio das despesas com serviços de energia elétrica aos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Esta Lei altera a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, para prever o custeio das despesas com serviços de energia elétrica aos consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos, pelo prazo de três meses.

**Art. 2º** A Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 1º-A** A transferência de recursos financeiros para a execução de ações de prevenção em áreas de risco de desastres e de resposta e de recuperação em áreas atingidas por desastres observará as disposições desta Lei e poderá ser feita por meio:

.....  
II – do Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap) a:

a) fundos constituídos pelos Estados, Distrito Federal e Municípios com fim específico de execução das ações previstas no art. 8º e na forma estabelecida no § 1º do art. 9º desta Lei; e

b) concessionárias e permissionárias de serviço público de distribuição de energia elétrica com fim específico de execução das ações previstas no inciso IV do art. 8º.

§ 1º.....

.....  
II – efetuar, nas formas previstas no *caput*, os repasses de recursos aos entes beneficiários, de acordo com os planos de trabalho aprovados,

e às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica;

.....” (NR)

“**Art. 8º** .....

II – .....

III – .....; e

IV – as despesas de consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos com os serviços de energia elétrica, conforme disponibilidade de recursos.

.....  
 § 3º Para fins do custeio de que trata o inciso IV do *caput*, serão beneficiados os consumidores residenciais atingidos por enchentes e alagamentos que tenham sofrido danos em decorrência da invasão irresistível das águas:

I – em seus imóveis, inclusive nas respectivas instalações elétricas ou hidráulicas; ou

II – nos bens móveis, pertences e utilidades domésticas que guarnecem seus imóveis.

§ 4º Os danos de que trata o § 3º deverão ser comprovados por laudo técnico emitido por órgão público.

§ 5º Os consumidores de que trata o § 3º poderão solicitar o custeio diretamente às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica mediante a apresentação dos seguintes documentos:

I – identificação completa do consumidor titular da unidade consumidora;

II – endereço da unidade consumidora atingida pela enchente ou alagamento; e

III – laudo técnico de que trata o § 4º.

§ 6º O laudo técnico de que trata o § 4º poderá ser emitido de forma regionalizada e encaminhado diretamente às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica.

§ 7º A emissão do laudo de que trata o § 4º na forma do § 6º dispensa a sua apresentação por parte do titular da unidade consumidora junto às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica.

§ 8º O custeio de que trata o inciso IV do *caput* será aplicado por três meses à unidade consumidora de mesma titularidade daquela

atingida por enchentes ou alagamentos, ou de sucessor do titular, e será limitado ao consumo mensal de 200 kWh (duzentos quilowatt-hora) de energia elétrica.

§ 9º Os recursos relativos ao custeio de que trata o inciso IV do *caput*:

I – serão repassados pela União às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica;

II – não cobrirão outros descontos já concedidos às unidades consumidoras beneficiárias de tarifas sociais que possuam outras formas de custeio.” (NR)

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

1

## PROJETO DE LEI Nº , DE 2020

Dispõe sobre o custeio extraordinário das despesas de energia elétrica de unidades consumidoras alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Esta Lei dispõe sobre o custeio extraordinário das despesas de energia elétrica de unidades consumidoras alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE), de que trata a Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010.

§1º O custeio de que trata o **caput** visa a mitigar os efeitos econômicos adversos nas famílias de baixa renda associados à pandemia da COVID-19.

§2º As despesas de que trata o **caput** incluem aquelas relacionadas aos serviços de energia elétrica e seus encargos, ao serviço de iluminação pública e aos tributos.

**Art. 2º** Os recursos alcançados pelo inciso II do art. 4º e pelo o inciso I do art. 5º da Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000, e que ainda não tenham sido utilizados pelos titulares de outorga a que se referem os arts. 1º a 3º da Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000, poderão ser usados para custear as despesas de que trata o art. 1º.

Parágrafo único. Os montantes a serem depositados pelos titulares de outorga alcançados pelo **caput** serão fixados pelo Poder Executivo.

**Art. 3º** O custeio de que trata o art. 1º:

I – poderá durar até três meses;



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

II – poderá atingir 100% (cem por cento) do valor a ser pago pela unidade consumidora de energia elétrica beneficiária da TSEE, respeitada a disponibilidade dos recursos de que trata o art. 2º; e

III – não cobrirá os descontos concedidos às unidades consumidoras beneficiárias da TSEE arcados pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), de que trata o art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002.

**Art. 4º** A gestão dos recursos a que se refere o art. 2º será de responsabilidade da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), de que trata o art. 4º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004.

§1º A CCEE deverá criar conta específica para movimentar os recursos de que trata o art. 3º.

§2º As empresas alcançadas pelo art. 2º deverão depositar os recursos previstos no art. 2º em 15 (quinze) dias após a fixação de que trata o parágrafo único do art. 2º.

§3º A CCEE deverá repassar os recursos para o custeio de que trata o art. 1º, nos valores informados pelas concessionárias e permissionárias de distribuição de energia elétrica.

§4º O repasse de que trata o §3º será fiscalizado pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL).

§5º As concessionárias e permissionárias de distribuição de energia elétrica que prestarem informações inverídicas acerca dos valores necessários para o custeio de que trata o art. 1º deverão devolvê-los em dobro à conta de que trata o §1º.

§6º As alíquotas de Contribuição para Programa de Integração Social e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social ficam reduzidas a zero:

I – nas receitas da conta de que trata o §2º;





**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

II – nas receitas das concessionárias e permissionárias de distribuição oriundas da conta de que trata o §2º.

§7º A CCEE deverá ser restituída dos custos administrativos, financeiros e encargos tributários incorridos na gestão e na liquidação da conta de que trata o §1º.

§8º Os recursos aportados na conta a que se refere o §1º e que não forem utilizados na finalidade prevista pelo art. 1º, descontados os custos de que trata o §7º, deverão ser devolvidos aos titulares de outorga alcançadas pelo art. 2º de forma proporcional ao montante inicialmente aportado.

§9º O disposto no inciso II do §6º aplica-se à devolução de que trata o §8º.

**Art. 5º** O Poder Executivo poderá determinar que os recursos a serem aportados durante este ano nas finalidades de que trata o inciso II do art. 4º e o inciso I do art. 5º da Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000, sejam destinados à conta a que se refere o §1º do art. 4º.

**Art. 6º** Esta Lei entre em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000, estabelece que as distribuidoras de energia elétrica apliquem 1,00% da receita operacional líquida em investimentos em P&D e eficiência energética. Já as empresas de geração, com exceção daquelas que exploram as fontes alternativas de geração, e as empresas de transmissão devem aportar o mesmo percentual apenas em P&D.

Os investimentos das distribuidoras de energia elétrica em eficiência energética e uma parte (40%) dos recursos destinados a P&D por parte das empresas de distribuição, transmissão e geração são aplicados em projetos aprovados pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL). O restante dos recursos associados a P&D é destinado ao Fundo Nacional de





**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT) e ao Ministério de Minas e Energia (MME), ou seja, são recursos que ingressam no Orçamento Geral da União (OGU).

Os recursos destinados aos projetos aprovados pela ANEEL que não são aplicados em um determinado ano são transferidos para serem gastos no exercício seguinte. Com isso, algumas empresas do setor elétrico acabam acumulando uma espécie de estoque de recursos que elas não podem gastar em outra finalidade. Observa-se que o montante em questão não é recurso das empresas e sim, em última instância, do consumidor de energia elétrica.

Os recursos destinados ao FNDCT e ao MME em um ano e que não são gastos (inclusive por questões associadas ao contingenciamento orçamentário) são usados, em geral, para pagamento da dívida pública. Ou seja, não são acumulados. Portanto, não existe, na prática, estoque desses recursos.

Diante do cenário de estoque de recursos que deveriam ser aplicados em projetos em P&D por parte das empresas do setor elétrico e que, por algum motivo, não foram, e considerando os impactos econômicos adversos que a crise da pandemia do COVID-19 pode provocar, principalmente, nas famílias de menor poder aquisitivo, devemos usar esses recursos para financiar, por um período de três meses, as despesas de energia elétrica das famílias de baixa renda alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE). Estima-se que 8,3 milhões de unidades consumidoras seriam alcançadas pela medida.

A TSEE consiste de um desconto nas tarifárias de energia elétrica concedido unidades consumidoras com morador: (i) pertencente a uma família inscrita no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico), com renda familiar mensal per capita menor ou igual a meio salário mínimo nacional; (ii) que receba o benefício de prestação continuada da assistência social; (iii) 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, pertencente a uma família inscrita no CadÚnico, com renda mensal de até três salários mínimos. Os descontos tarifários concedidos para os beneficiários da TSEE são custeados pela Conta de





**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

Desenvolvimento Energético (CDE), um encargo incluído nas tarifas de energia elétrica, ou seja, pago pelos demais consumidores de energia elétrica.

Nesse contexto, é importante esclarecer que a medida proposta não excluiria o custeio da TSEE por parte da CDE. Assim, no período de três meses, uma parte dos gastos das famílias de baixa renda alcançadas pela TSEE seria suportada pela CDE e a outra parte pelos recursos que deveriam ser aplicados em projetos de P & D e não foram.

Ressaltamos que a medida extraordinária em questão também abrange os gastos das famílias de baixa renda com tributos incidentes na fatura de energia elétrica e com a iluminação pública. Com isso, mitigamos os impactos de uma eventual inadimplência das famílias de baixa renda nas contas dos estados e dos municípios, que terão, neste momento de crise, suas despesas ainda mais pressionadas.

O arranjo do socorro emergencial que ora propomos consiste, então, de as empresas do setor energia elétrica aportarem em uma conta, a ser gerida pela Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), os recursos que seriam destinados aos projetos de P&D em anos anteriores e que, por algum motivo, não foram.

A presente proposição também deixa claro que os recursos que ingressarem na conta mencionada estarão isentos da Contribuição para o Programa de Integração Social e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social. A mesma regra se aplica aos recursos recebidos pelas distribuidoras de energia elétrica da conta a ser criada também serão isentos das contribuições acima mencionadas. É preciso destacar que, além de a tributação não fazer qualquer sentido no presente caso, uma vez que a conta é apenas um mecanismo de gestão dos recursos, já houve tributação quando os recursos ingressaram originalmente no caixa das empresas. Ademais, o arranjo proposto não implica alteração das metas fiscais simplesmente porque a receita tributária que, eventualmente, seria gerada sequer poderia existir no ordenamento legal vigente; portanto, não foi considerada no Orçamento Geral da União. Nesse contexto, ao explicitar a não incidência de tais tributos, estamos apenas afastando a incerteza





**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

jurídica que poderia ser gerada acerca de uma possível tributação na conta que fará a gestão dos recursos.

Ao mesmo tempo em que não reduz as receitas da União, dos estados e dos municípios nesse momento difícil, pois, na verdade, atua para preservar receitas tributárias, o presente projeto de lei também não aumenta nem as despesas dos entes da nossa Federação e nem as tarifas de energia elétrica para os demais consumidores. Com isso, mitigamos também possíveis impactos negativos às famílias brasileiras não alcançadas pela TSEE nesse momento de crise.

Por fim, vale ainda ressaltar que o montante de recursos que seriam destinados aos projetos de P&D e que poderão ser alocados ao custeio despesas de energia elétrica das famílias de baixa renda será definido pelo Poder Executivo, que também poderá valer-se dos recursos que deveriam ser aplicados no ano de 2020.

Diante do exposto, contamos com a aprovação do presente projeto de lei a fim de mitigarmos os impactos econômicos negativos da pandemia do COVID-19 nas famílias de baixa renda.

Sala das Sessões,

Senador MARCOS ROGÉRIO





# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 943, DE 2020

Dispõe sobre o custeio extraordinário das despesas de energia elétrica de unidades consumidoras alcançadas pela Tarifa Social de Energia Elétrica.

**AUTORIA:** Senador Marcos Rogério (DEM/RO)



[Página da matéria](#)

Minuta

## EMENDA Nº - PLEN

(ao PL nº 943, de 2020)

Acrescente-se ao art. 2º Projeto de Lei nº 943, de 2020, o seguinte § 2º, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º:

“Art. 2º .....

§ 1º.....

§ 2º Os recursos associados a projetos aprovados ou em processo de aprovação pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) não poderão ser usados para a finalidade de que trata o **caput.**”

### JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei (PL) nº 943, de 2020, estabelece o custeio das despesas de energia elétrica das famílias brasileiras beneficiárias da Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE) a partir de recursos represados nas empresas do setor elétrico associados a investimentos obrigatórios em projetos de pesquisa e desenvolvimento (P&D) e em eficiência energética. São recursos que as empresas do setor elétrico, nos termos da Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000, deveriam ter aplicado em tais projetos, mas que, por algum motivo, até o momento, não receberam essa destinação.

O programa de P&D, estabelecido pela Lei nº 9.991, de 2000, é um marco importante no desenvolvimento tecnológico do setor elétrico brasileiro; reflete a mudança do papel do Estado nesse relevante segmento da economia brasileira.

Até o final da década de 1990 e início da década de 2000, o investimento e o planejamento do setor elétrico brasileiro eram de responsabilidade do Estado, por meio de empresas públicas federais (no caso, a Eletrobras) e estaduais (como a Companhia Energética de São Paulo - CESP, a Companhia Energética de Minas Gerais – CEMIG e a Companhia Paranaense de Energia - COPEL). A mudança no papel do Estado, ocorrida nesse período, resultou em privatizações de algumas estatais e na criação da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL).

Com a reorientação da atuação do Estado no setor elétrico, percebeu-se a necessidade de um programa que garantisse a formação de uma cultura de inovação, por meio de recursos autônomos e independentes

de financiamento. Foi justamente no âmbito dessa visão estratégica que foi criada a obrigação, por meio da Lei nº 9.991, de 2000, de as empresas do setor elétrico aplicarem uma parcela da receita operacional líquida em projetos de P&D e de eficiência energética. Essa Lei foi regulamentada pelo Decreto nº 3.867, de 16 de julho de 2001, que estabeleceu a criação do Manual de P&D da ANEEL, cujos procedimentos e diretrizes caracterizam e orientam a gestão dos projetos e dos recursos a serem aplicados nessa finalidade.

Para um país em desenvolvimento, como o Brasil, com carência de recursos e, principalmente, falta de cultura e tradição em inovação, os projetos de P&D, por si só, indicam a importância deste instrumento de política tecnológica. Estruturalmente, há uma grande dificuldade cultural de inovar e desenvolver projetos de P&D em um setor em que as empresas estatais eram, tradicionalmente, compradoras de tecnologia importada, com a importante exceção da criação de centros de pesquisa de grupos internacionais e do Centro de Pesquisas de Energia Elétrica (CEPEL). Assim, o programa instituído pela Lei nº 9.991, de 2000, visou a romper estes limites. Merece ser destacado, ainda, que se trata de uma experiência única em termos mundiais.

Para analisar a qualidade dos instrumentos e dos resultados do programa instituído pela Lei nº 9.991, de 2000, deve-se partir de um ponto chave, qual seja: o fato de a ANEEL orientar, analisar e auditar todos os projetos de P&D, buscando, desse modo, estimular resultados efetivos e aplicados dos projetos em termos de ganhos de produtividade e produção científica e tecnológica.

Cientes da atual crise provocada pela pandemia de COVID19, o PL nº 943, de 2020, vem ao encontro do esforço de todos para se ajustarem e contribuírem para superar o atual momento de sofrimento. Na Justificação do referido PL, é possível perceber o cuidado de buscar uma solução que evite onerar ainda mais as combalidas contas públicas e os demais consumidores de energia elétrica. Constata-se, ainda, a preocupação em preservar minimamente os recursos que as empresas do setor elétrico devem aplicar em projetos de P&D e de eficiência, reconhecendo, dessa forma, a sua importância. Isso pode ser comprovado no seguinte fato: uso dos recursos represados para custear as despesas com energia elétrica de famílias de baixa renda pelo prazo de três meses, como forma de contribuir no enfrentando dos impactos econômicos negativos da pandemia de COVID19.

Vale ressaltar que ANEEL estima que a medida proposta pelo PL nº 943, de 2020, custe cerca de R\$ 1,0 bilhão (nos três meses em que a isenção vigorará) e que o total de recursos representados nas empresas do setor elétrico associados aos projetos de P&D e de eficiência energética seria

---

de R\$ 4,0 bilhões a R\$ 5,0 bilhões. Anualmente, o volume total arrecadado para essas finalidades está no intervalo de R\$ 1,1 bilhão a R\$ 1,5 bilhão. Cumpre esclarecer que, boa parte desse estoque de recursos se refere ao saldo da Selic nas contas contábeis de P&D e de eficiência energética, correspondente à correção da diferença entre os valores arrecadados pelas empresas e os efetivamente gastos. Dessa forma, pode-se afirmar que a isenção pretendida pelo PL nº 943, de 2020, não precisa afetar o fluxo anual de recursos destinados a projetos de P&D e de eficiência energética, nem tampouco atingir os projetos já aprovados ou em aprovação.

Apesar das evidências apontando que o PL nº 943, de 2020, não atingiria os projetos aprovados ou em aprovação, entendo ser necessário explicitar que os recursos associados a tais projetos não poderão ser usados para a finalidade almejada pela proposição. Com isso, mitigamos o risco de a regulamentação da futura lei distorcer o seu objetivo e garantimos que investimentos de P&D e de eficiência energética, tão importante para o nosso País, não serão descontinuados. Ao proceder dessa forma, evitamos a demissão de profissionais e pesquisadores altamente gabaritados, colocando em risco o resultado final das pesquisas e desenvolvimento de alto valor agregado para a indústria do setor elétrico e também de várias empresas que investem em inovação tecnológica.

Sala das Sessões,

Senador DÁRIO BERGER

2



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

## PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 5521, de 2020, do Senador Styvenson Valentim, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a utilização de painéis eletrônicos ao longo das vias.

Relatora: Senadora **MARGARETH BUZETTI**

### I – RELATÓRIO

A Comissão de Serviços de Infraestrutura passa a examinar o Projeto de Lei (PL) nº 5.521, de 2020, que “estabelece regras para a utilização de painéis eletrônicos ao longo das vias, permitindo apenas aqueles que exibam exclusivamente mensagens estáticas ou qualquer mensagem por tempo não inferior a 10 segundos”.

O projeto tem dois artigos. O art. 1º insere dois parágrafos à redação do art. 83 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro). No § 1º, é estabelecida a obrigatoriedade de que mensagens exibidas em painéis eletrônicos sejam estáticas e não tenham vídeos, animações ou elementos de transição, bem como de que elas não sejam veiculadas por menos de 10 segundos. No § 2º, determina-se que o Contran fixe padrões de referência limitando o brilho do painel eletrônico.

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



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

Na justificção, o autor argumenta que o Código Brasileiro de Trânsito já proíbe, em seu art. 81, que elementos que comprometam a segurança do trânsito sejam localizados em vias públicas e imóveis, mas que não há a determinação de parâmetros de referência que guiem a atuação do órgão com circunscrição sobre a via. Aponta, ainda, que a Polícia Rodoviária Federal (PRF) adotou normativo aplicável em sua circunscrição que regula os parâmetros técnicos aplicáveis a painéis eletrônicos. Conclui, assim, que é pertinente estender os padrões aplicados pela PRF nas rodovias federais a todas as vias públicas brasileiras, o que constitui o objeto do projeto.

O projeto foi recebido no Plenário em 15 de dezembro de 2020 e despachado a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura em 19 de maio de 2023. Em seguida, seguirá para a análise da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, em caráter terminativo. Não foram recebidas emendas no prazo regimental.

## II – ANÁLISE

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

No mérito, a matéria merece a aprovação. Embora o uso de painéis eletrônicos seja um fenômeno relativamente recente, nos últimos 20 anos, uma considerável produção científica vem alertando para os riscos que eles trazem para a segurança viária. Estudos apontam que esses dispositivos luminosos provocam distração nos motoristas, aumentando substancialmente a probabilidade de acidentes. A ciência comprova que esses estímulos visuais desviam o foco da visão humana, comprometendo a atenção necessária para a condução segura.

É verdade que esses painéis são importantes para a divulgação de informações de interesse público e para a publicidade que impulsiona a economia. No entanto, a legislação de trânsito deve priorizar a segurança, e



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

esse projeto busca justamente manter essa prioridade, considerando que a desatenção é uma das principais causas de acidentes. Por essa razão, o estabelecimento de limites e condições à operação desses painéis é uma medida que tende a contribuir para a redução dos índices de acidentes nas avenidas e estradas brasileiras.

Propomos, no entanto, um aprimoramento no texto do projeto. Como mencionado, as pesquisas sobre os efeitos dos painéis eletrônicos são recentes, e ainda existe discussão sobre quais seriam os parâmetros ideais, além das questões de movimento, duração de exibição das mensagens e brilho do painel, que já estão contempladas no projeto original. Outros exemplos relevantes incluem a distância do painel em relação à via, a altura de instalação e a geometria da via onde o painel é posicionado. Ademais, defendemos que a competência para a definição desses parâmetros deve ficar a cargo do Contran, que, como órgão técnico, possui maior agilidade de resposta e acesso a dados atualizados sobre os impactos dos painéis eletrônicos na segurança viária. Dessa forma, garantimos uma legislação mais flexível e adaptada à realidade do trânsito, favorecendo a proteção de motoristas e pedestres, além de aumentar a efetividade da lei na redução de acidentes.

### III – VOTO

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

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

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

“Art. 1º O art. 83 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

‘Art. 83. ....

Parágrafo único. O Contran definirá padrões aplicáveis a painéis eletrônicos quanto ao conteúdo, às características dinâmicas de



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

exibição e às características visuais relevantes como dimensões, cores ou brilho, sem prejuízo de demais padrões considerados necessários para a manutenção da segurança do trânsito.’ (NR)”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora

**PROJETO DE LEI Nº       , DE 2019**

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



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

“**Art. 83.** .....

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

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

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

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

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

**JUSTIFICAÇÃO**

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

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

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

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

Sala das Sessões,

Senador STYVENSON VALENTIM





# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 5521, DE 2020

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

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



[Página da matéria](#)

3



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 13, DE 2022

Dispõe sobre o transporte aéreo de animais de estimação em voos domésticos.

**AUTORIA:** Câmara dos Deputados

**DOCUMENTOS:**

- [Texto do projeto de lei da Câmara](#)

- [Projeto original](#)

[http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra?codteor=2130904&filename=PL-13-2022](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2130904&filename=PL-13-2022)



[Página da matéria](#)

Dispõe sobre o transporte aéreo de animais de estimação em voos domésticos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o transporte aéreo de animais de estimação em voos domésticos.

Parágrafo único. Para efeitos desta Lei, consideram-se animais de estimação os cães e os gatos.

Art. 2º As empresas de transporte aéreo de passageiros que oferecerem o serviço de transporte de animais de estimação ficam obrigadas a oferecer o serviço de rastreamento dos animais por elas transportados.

Art. 3º O rastreamento deverá ser realizado durante todo o trajeto da viagem, até o momento da entrega ao tutor, ressalvadas as restrições técnicas que impossibilitem o serviço.

Art. 4º O rastreamento dos animais de estimação configurará contrato acessório oferecido pelo transportador.

Parágrafo único. O serviço de rastreamento poderá ser realizado pelo próprio tutor do animal transportado.

Art. 5º Os animais de estimação deverão ser transportados dentro da cabine da aeronave.

§ 1º Os animais de estimação deverão viajar na cabine da aeronave em condições confortáveis, e deverá ser garantida a segurança de todos os passageiros e a dos animais.

§ 2º A empresa aérea poderá negar-se a realizar o transporte dos animais de estimação, em caso de risco à saúde do animal e de restrições operacionais e por razões de segurança.

Art. 6º Os aeroportos com operação anual superior a 600.000 (seiscentos mil) passageiros deverão dispor de médico-veterinário para acompanhar todos os procedimentos relacionados ao embarque, à acomodação e ao desembarque dos animais, o qual certificará o atendimento das condições de que trata esta Lei.

Parágrafo único. O critério definido no *caput* deste artigo deverá ser apurado com base na média anual de passageiros nos últimos 3 (três) anos.

Art. 7º Esta Lei será regulamentada pelo Poder Executivo no prazo de 120 (cento e vinte) dias.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor após decorridos 120 (cento e vinte) dias de sua publicação oficial.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de maio de 2024.

ARTHUR LIRA  
Presidente



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 67/2024/SGM-P

Brasília, 15 de maio de 2024.

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

Assunto: **Envio de PL para apreciação**

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 13, de 2022, da Câmara dos Deputados, que “Dispõe sobre o transporte aéreo de animais de estimação em voos domésticos”.

Atenciosamente,

  
ARTHUR LIRA  
Presidente



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

## PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, sobre o Projeto de Lei (PL) nº 13, de 2022, dos Deputados Alencar Santana, Carlos Veras e Odair Cunha, que *dispõe sobre o transporte aéreo de animais de estimação em voos domésticos*; o PL nº 1.474, de 2024, do Senador Randolfe Rodrigues, que *estabelece condições e critérios mínimos para o manejo de animais domésticos por empresas de transporte coletivo de passageiros nos modais aéreo, terrestre e aquaviário, e dá outras providências*; o PL nº 1.510, de 2024, do Senador Eduardo Gomes, que *estabelece critérios para o transporte de animais de estimação aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros, doméstico e internacional*; e o PL nº 1.903, de 2024, do Senador Wellington Fagundes, que *altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para determinar critérios para o transporte de animais de estimação aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros, doméstico e internacional*.

Relatora: Senadora **MARGARETH BUZETTI**

### I – RELATÓRIO

Vêm ao exame desta Comissão de Meio Ambiente (CMA) o Projeto de Lei (PL) nº 13, de 2022, dos Deputado Alencar Santana, Carlos Veras e Odair Cunha, que *dispõe sobre o transporte aéreo de animais de estimação em voos domésticos*; o PL nº 1.474, de 2024, do Senador Randolfe Rodrigues, que *estabelece condições e critérios mínimos para o manejo de animais domésticos por empresas de transporte coletivo de passageiros nos modais aéreo, terrestre e aquaviário, e dá outras providências*; o PL nº 1.510, de 2024, do Senador Eduardo Gomes, que *estabelece critérios para o*



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

*transporte de animais de estimação aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros, doméstico e internacional; e o PL nº 1.903, de 2024, do Senador Wellington Fagundes, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para determinar critérios para o transporte de animais de estimação aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros, doméstico e internacional.*

As quatro proposições tramitam em conjunto, em razão de despacho da Presidência do Senado Federal, de 21/5/2024, nos termos do art. 48, § 1º, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

O PL nº 13, de 2022, visa a estabelecer a obrigação, às empresas de transporte aéreo de passageiros, de oferecer serviço de rastreamento de cães e gatos por elas transportados, além de impor que esse transporte seja realizado na cabine da aeronave. Também propõe que os aeroportos com operação anual média superior a 600 mil passageiros nos últimos três anos devam dispor de médico-veterinário para acompanhar todos os procedimentos relacionados ao embarque, à acomodação e ao desembarque dos animais, certificando o atendimento das condições previstas na futura lei.

Na justificativa apresentada, os autores abordam o caso da cadela Pandora que permaneceu perdida por 45 dias, após ser extraviada numa conexão no Aeroporto Internacional de São Paulo. É ressaltado, ainda, que a cobrança pelo transporte de animais de estimação pelas companhias aéreas deve ter como contrapartida um serviço prestado com total segurança ao animal e ao seu tutor.

O PL nº 1.474, de 2024, é mais abrangente do que o PL nº 13, de 2022, pois se aplica a todos os modais de transporte coletivo de passageiros e a todas as espécies de animais domésticos, conjunto distinto dos “animais de estimação”. Além disso, ao contrário do PL nº 13, de 2022, permite o transporte dos animais fora da cabine de passageiros.

A proposição veicula uma lista de critérios mínimos a serem cumpridos pelas empresas quando estiverem transportando animais domésticos: disponibilização de câmaras oxigenadas, iluminadas, climatizadas e com fornecimento de alimentação e água, no caso de transporte fora da cabine de passageiros; rastreamento da localização do animal e monitoramento dos



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

seus principais sinais vitais, como batimentos cardíacos e respiração; assistência de médico-veterinário, exigida às empresas aéreas de aviação comercial, às viações de ônibus interestadual e às companhias de navegação que realizam transporte interestadual, no que diz respeito ao cumprimento de normas, ergonomia, adequação de procedimentos e treinamento das tripulações e equipes quanto às condições de transporte e ao manejo dos animais; e adequação das dimensões das caixas de transporte. A matéria remete a regulamentação da lei que dela se originar, assim como a fiscalização do cumprimento das normas que estabelece, às respectivas agências reguladoras de transportes.

A justificação apresenta o exemplo do cão Joca, que foi enviado por uma empresa de transporte aéreo ao destino errado e não suportou o posterior transporte ao local correto como se fosse uma bagagem, desprovido de água, alimentação e conforto térmico, entre outras condições mínimas de sobrevivência.

O PL nº 1.510, de 2024, é restrito ao transporte aéreo e, diferentemente dos projetos anteriormente mencionados, abrange expressamente o transporte aéreo internacional, observada a legislação do país de origem ou de destino do animal. O projeto tem como escopo os “animais de estimação”, porém o apresenta em termos distintos do PL nº 13, de 2022, uma vez que não restringe a cães e gatos. A proposição remete à autoridade de aviação civil a definição dos “tipos de animais de estimação permitidos para transporte” e o estabelecimento das demais regulamentações necessárias.

Entre as normas previstas no projeto, está a permissão para o transporte de animais de estimação de até 50 quilogramas de massa corpórea na cabine de passageiros, sem necessidade de recipiente de contenção, desde que cumpridos os demais requisitos que o PL propõe. O projeto faculta ao tutor a aquisição de um bilhete adicional vinculado ao original em assento contíguo, e limita o transporte de animais de estimação a um indivíduo por passageiro e a cinco animais por cabine. Além disso, exige, para embarque, certificado atualizado de vacinação, certificado de vermifugação e de controle de ectoparasitas (especificamente de pulgas) e atestado de saúde emitido por médico-veterinário em até dez dias de antecedência em relação à data do embarque.



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

Segundo a justificção, o caso do cão Joca também foi o motivador da apresentao do PL nº 1.510, de 2024.

Por fim, o PL nº 1.903, de 2024, ao contrário dos demais projetos que tramitam em conjunto, não propõe lei autônoma, mas, em vez disso, prevê alterações em dispositivos do Código Brasileiro de Aeronáutica e a inserção, na mesma lei, de um capítulo específico para tratar do contrato de transporte aéreo de animais, aplicável aos animais de assistência emocional e aos animais de estimação, cujas definições são apresentadas na proposição.

As alterações nos dispositivos existentes objetivam incluir o transporte de animais na regulação da atividade de transporte aéreo, assim como atualmente é feito para carga, bagagem, coisas, aeronaves, passageiros humanos, tripulação e terceiros envolvidos. O novo capítulo reproduz normas regulatórias já vigentes, constantes da Portaria nº 12.307, de 25 de agosto de 2023, da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

O PL nº 1.474, de 2024, recebeu quatro emendas.

A Emenda nº 1-T, do Senador Weverton, estabelece a obrigação de as caixas de transporte de animais de estimação conterem dispositivos de fixação à estrutura da aeronave, semelhantes aos cintos de segurança dos passageiros.

A Emenda nº 2-T, também do Senador Weverton, impõe às agências reguladoras de transportes a obrigação de fazer constar no regulamento da futura lei um detalhamento específico relativo às indenizações exigidas em caso de dano à saúde ou morte do animal doméstico transportado.

A Emenda nº 3-T, do Senador Mecias de Jesus, determina que as empresas de transporte designem funcionários dedicados ao acompanhamento dos animais que viajarem fora da cabine de passageiros, com a responsabilidade de disponibilizar meio de comunicação permanente com os tutores ou responsáveis pelos animais, além de fornecer imagens e vídeos sempre que solicitados.



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

A Emenda nº 4-T, também do Senador Mecias de Jesus, estipula que, na hipótese de envio do animal para destino errado, fica proibido submetê-lo a outra viagem antes de transcorrido o período de oito horas, estando a empresa de transporte responsável pela hospedagem em creche ou outra instituição de cuidado que forneça adequada alimentação e tratamento, até o horário da nova viagem.

Os demais projetos não receberam emendas.

Além da CMA, as proposições serão submetidas ao crivo da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), antes da análise pelo Plenário.

## II – ANÁLISE

A competência desta Comissão para apreciar a matéria sob análise encontra respaldo nos incisos I e VIII do art. 102-F do Risf. Considerando que a proposição será subsequentemente analisada pela CI, a presente análise deverá centrar-se nos seus aspectos de mérito relativos à defesa da fauna e outros assuntos correlatos, visto que as questões concernentes a constitucionalidade e juridicidade, bem como os temas atinentes à infraestrutura, serão abordados por aquele colegiado.

As famílias multiespécies, aquelas compostas por membros de diferentes espécies, geralmente incluindo humanos e animais de estimação, têm se tornado crescentemente mais comuns em todo o mundo, à medida em que os animais de estimação são, cada vez mais, considerados membros da família e desfrutam de uma relação mais próxima com seus tutores.

A busca pelo direito dos tutores de permanecer com suas mascotes em todos os lugares que frequentam está ligada tanto à crescente compreensão da senciência animal quanto ao papel central que estes desempenham na vida das pessoas. Para muitos tutores, seus animais de estimação são companheiros leais e queridos, e a separação pode causar angústia tanto para o tutor quanto para o animal.

A questão repercute profundamente no transporte de passageiros, pois as pessoas desejam viajar com seus animais de estimação por diversas motivações. Estabelecimentos de hospedagem aceitam, com mais frequência,



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

hóspedes acompanhados de seus animais. Muitas vezes, não se trata de desejo, mas de necessidade. Casos de mudanças, viagens para tratamento médico, impossibilidade de deixar o animal com alguém sem que isso cause transtorno às pessoas e riscos aos próprios animais, entre outros, são alguns dos motivos que levam os tutores ao deslocamento com seus companheiros não humanos. Nem sempre esse deslocamento é possível ou viável por meio de transporte individual, seja por questões econômicas ou de distância.

No transporte aéreo estão os maiores conflitos acerca da admissibilidade de *pets* em companhia dos tutores. As companhias aéreas, ao redor do mundo, impõem restrições infundadas e exageradas ao transporte de animais domésticos, independentemente de regulações estatais. Restrições essas, em geral, muito superiores às exigências legais e previstas em regulamento. São previsões muito atrasadas em relação ao entendimento da sociedade, que passou a ver a mascote como parte da família.

As principais restrições impostas são quanto ao tamanho dos animais que podem ser transportados na cabine, geralmente limitados ao peso entre 7 e 10 quilogramas (incluído o peso da caixa de transporte), a depender da companhia aérea, e à exigência de que o animal viaje contido na caixa de transporte, sem contato com o tutor. Animais que não se enquadram nos estritos limites de massa corpórea impostos pelas companhias aéreas para o transporte na cabine são despachados nos compartimentos de carga das aeronaves.

Infelizmente, o caso do cão Joca, que justifica três dos quatro projetos em análise, não é isolado. Apesar da publicidade que as companhias fazem sobre a suposta segurança dos *pets* nessas condições de transporte, a realidade é que ocorrem falhas na prestação do serviço e a ocorrência, inaceitável, de casos cada vez mais frequentes de morte e de perda dos animais, além do estresse psicológico por que passam por serem despachados como carga.

Essa realidade mostra que animais domésticos merecem transporte adequado, seguro e atento ao seu bem-estar. Contudo, é necessário que esse transporte concilie o bem-estar animal a padrões operacionais e sanitários no âmbito da aviação civil.



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

Inexistia regulação desse tema pela Anac até o ano de 2023, quando foi publicada a Portaria nº 12.307, de 25 de agosto de 2023, da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos. Trata-se de norma que se limita a exigir o cumprimento do que foi contratado, mantendo o caráter facultativo às companhias aéreas quanto ao serviço de transporte de animais. Além de deixar a critério das companhias se transportam ou não os animais de estimação, a norma permite restrição ampla por parte das empresas quanto à franquia de peso, espécies admitidas e valores cobrados.

Recentemente, o Governo Federal divulgou o Plano para Melhoria do Transporte Aéreo de Animais Domésticos (PATA). O referido plano foi instituído pela Portaria nº 525, de 30 de outubro de 2024, do Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR), que, em seu art. 1º, estabelece, como finalidade do Pata, *dispor sobre balizas e diretrizes a serem consideradas para que o serviço, quando contratado e sem perder o foco na segurança operacional, seja conduzido em conformidade com os mais elevados padrões nacionais e internacionais de bem-estar animal.*

Além do Pata, foi elaborado, pelo governo, um Código de Conduta que trata da adesão das empresas aéreas aos procedimentos previstos no documento *Live Animal Regulations (LAR)* da *International Air Transport Association (IATA)*, dispondo sobre todas as informações e procedimentos necessários para garantir que o transporte aéreo de cães e gatos seja realizado com segurança, conforto e bem-estar.

O Pata e o Código de Conduta, conjuntamente, constituem um conjunto de diretrizes com foco no transporte seguro e adequado de cães e gatos, internalização de padrões utilizados mundialmente, fomento a medidas de rastreabilidade dos animais transportados, transparência na comunicação entre empresa aérea e tutor, capacitação e treinamento periódico de equipes, serviço de atendimento veterinário emergencial e disponibilização trimestral de dados sobre o transporte aéreo.

Apesar de ser um avanço nos padrões de bem-estar no transporte aéreo de cães e gatos, o Pata padece de problema semelhante ao da Portaria ANAC nº 12.307, de 2023: esse plano tem caráter facultativo, ou seja, as empresas não são obrigadas a aderi-lo, podendo não implementar suas medidas. No caso da referida Portaria a norma faculta às empresas decidirem se transportam ou não os animais e, se optarem por fazê-lo, as companhias



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

estabelecem em que condições transportarão os animais, podendo impor restrições severas. Do mesmo modo, de acordo com o Pata, cabe às empresas decidirem se aderem ou não ao Programa, sendo obrigadas a cumpri-lo apenas nas ocasiões em que decidirem transportar cães e gatos e mediante a adesão.

No Brasil, os conflitos relacionados ao transporte aéreo de animais domésticos têm sido alvo de inúmeras ações judiciais, em geral com decisões a favor dos tutores. Existem empresas que se especializaram em judicializar pedidos de transporte de animais na cabine de aviões de carreira, em companhia de seus tutores, geralmente sob o argumento de que são animais de suporte emocional. De um lado, é compreensível a urgência dos tutores em transportar seus *pets* adequadamente, sobretudo diante do descaso presenciado nas situações expostas na mídia nacional. Por outro lado, é importante que esse acesso, seguro, adequado e atento ao bem-estar animal, seja viabilizado atendendo às normas de segurança e às condições necessárias imprescindíveis à operação na aviação civil.

Por todo o exposto, entendemos que urge reformar a legislação para garantir às pessoas o direito de transportar seus *pets* adequadamente, seguros de que reencontrarão os seus animais no destino final da viagem.

**Consideramos que, apesar de meritórios, nenhum dos quatro PLs que tramitam em conjunto se mostra suficiente para apresentar uma solução para o problema que se apresenta. Contudo, todos trazem alguma contribuição relevante**, de modo que em cada um há elementos que devem ser aproveitados e que não constam dos demais.

**O PL nº 13, de 2022**, já aprovado pela Câmara dos Deputados, propõe regras pouco factíveis e contraditórias. O cerne da proposição é a obrigatoriedade do serviço de rastreamento dos animais por parte da empresa transportadora, disposição prevista no art. 2º. Entretanto, há dispositivos incompatíveis com essa obrigatoriedade. O art. 3º estabelece que o rastreamento será realizado até a devolução do animal ao seu tutor, mas o art. 5º determina que os animais serão transportados na cabine da aeronave. Ora, se o animal será transportado na cabine, ou seja, no mesmo espaço em que se encontra seu tutor, não faz sentido prever o serviço de rastreamento. A medida só se justificaria no caso de transporte do animal despachado, quando o tutor não estiver presente, ou seja, um tipo de serviço de transporte de carga.



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

Entende-se, portanto, que esse PL propõe o transporte de animal como carga, mas na cabine da aeronave, conforme depreende-se da inteligência do art. 5º. Não fosse essa a intenção, não faria sentido o rastreamento, como já dissemos.

Também é estranha a previsão de que o serviço de rastreamento possa ser realizado pelo próprio tutor do animal, nos termos do parágrafo único do art. 4º. O cliente da companhia estaria prestando um serviço a si mesmo, em nome da companhia? Talvez a redação esteja imprecisa. O legislador pode ter tido a intenção de prever o acompanhamento, por parte do tutor, do rastreamento prestado pela companhia de transporte aéreo, contudo apresentou um texto que atribui ao tutor a responsabilidade de rastrear o seu animal de estimação.

A previsão de rastreamento é meritória, devendo ser mantida, todavia é necessário consignar que esse serviço deve ser prestado pela empresa de transporte aéreo em caso de animais que viajam sem o acompanhamento de seus tutores, o que entendemos deva ser feito apenas em casos específicos, com a expressa autorização do tutor.

O disposto no § 2º do art. 5º anula praticamente a eficácia da lei resultante do projeto, pois faculta à empresa a negativa do transporte de animais de estimação com base em critérios absolutamente genéricos e subjetivos, o que conferirá ampla discricionariedade à companhia aérea. Quais seriam as restrições operacionais ou razões de segurança que impediriam o transporte do animal? Sequer a vedação por risco à saúde é acompanhada de exigência de atestado médico veterinário. Assim, somos da opinião de que esse dispositivo é inadequado.

O PL nº 13, de 2022, determina a presença de médico-veterinário nos aeroportos de maior movimento para acompanhamento dos procedimentos relacionados ao embarque, acomodação e desembarque dos animais. Essa previsão, constante do art. 6º, não está bem construída. O dispositivo exige do profissional que certifique o atendimento das condições de que trata o PL, o que nos parece inviável. Essa certificação pode ser interpretada como exigível para todos os embarques e desembarques de animais, o que demandaria uma grande equipe de médicos-veterinários para acompanhamento de todos os voos, medida que consideramos exagerada, além de onerosa.



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

A proposição de intervenções especializadas por meio da assistência veterinária é louvável, mas deixa de ser razoável quando surge como prestação de serviço indiscriminada. Entendemos que o ideal é a existência de uma escala de atendimento a partir de uma lista prévia de disponibilidade de médicos-veterinários para problemas constatados, matéria que pode ser mais bem detalhada no nível da regulamentação dos serviços.

O **PL nº 1.474, de 2024** amplia demais o escopo, estendendo a lei a todos os modais de transporte coletivo de passageiros. Entendemos que neste momento os esforços devem se concentrar no modal aeroviário, o que não impede o tratamento de outros modais em leis específicas em momento posterior.

O escopo do PL nº 1.474, de 2024, quanto às espécies abrange todos os animais domésticos. Cumpre informar que essa classificação contempla também animais que não são normalmente mantidos como animais de estimação, como é o caso dos chamados “animais de produção”, tais como bovinos, suínos, bubalinos, galinhas, entre outros. Opinamos no sentido de que, num primeiro momento, deve-se regular apenas o transporte de cães e gatos, que são os principais animais de estimação, em termos numéricos, existentes no País. Com o tempo e a experiência, pode-se pensar em estender a regulação a outros animais, contemplando suas especificidades.

No que diz respeito ao mérito e ao estabelecimento de direitos, o **PL nº 1.510, de 2024**, institui a permissão ao transporte de animais de estimação no transporte aéreo de passageiros na cabine da aeronave, inclusive no transporte de curso internacional, respeitadas as legislações dos países de origem e de destino dos animais. A proposição é meritória ao considerar as exigências sanitárias que assegurem o aspecto da proteção à saúde de todos que embarquem, e as regras de segurança impostas ao tutor são adequadas.

No que concerne à técnica legislativa, o **PL nº 1.903, de 2024**, é o mais adequado, pois altera lei vigente que trata do transporte aéreo, em vez de criar lei autônoma em assunto já disciplinado por lei. Essa opção se coaduna com o disposto no art. 7º, inciso IV, da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que *dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis*. Esse dispositivo determina que *o mesmo assunto não poderá ser disciplinado por mais de uma lei, exceto quando a subseqüente se destine a complementar lei considerada básica, vinculando-se a esta por*



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

*remissão expressa*. No mérito, trata-se de proposição pouco efetiva, pois apenas avoca para o texto legal conteúdo de regulamento expedido pela ANAC (Portaria nº 12.307, de 2023, da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos).

Diante de nossa análise dos quatro projetos, decidimos pela apresentação de substitutivo que incorpore os aspectos positivos mencionados, relativos a cada um dos projetos ora analisados, mas incluam uma abordagem que preze, simultaneamente, pelo bem-estar animal e pela segurança de voo e condições sanitárias necessárias à aviação civil, em níveis técnico e operacional.

Notadamente, do PL nº 13, de 2022, de autoria da Câmara dos Deputados, aproveitamos, em termos viáveis, a restrição a cães e gatos no modal aeroviário e o direito de transporte dos animais na cabine a depender do porte e função. Do PL nº 1.903, de 2024, do Senador Wellington Fagundes, aproveitamos a iniciativa de alterar a Lei nº 7.565, de 1986.

Quanto às Emendas ao PL nº 1.474, de 2024, acolhemos parcialmente a Emenda nº 3-T, do Senador Mecias de Jesus. Em vez de prever a exigência de acompanhamento de funcionário para prestar informações sobre animais despachados, propomos sistema de rastreamento do animal. Sistema esse a ser detalhado na forma da regulação.

O presente relatório se atém à construção de um arcabouço jurídico-normativo atento ao equilíbrio eficiente entre a legislação e a regulamentação, de modo que é fundamental que a proposta legislativa que visa inovar no regramento de mercados regulados atente para a importância primária desse equilíbrio.

No caso em pauta, a aviação, que é um dos mercados com maior grau de regulação, exige um cuidado ainda maior na construção desse equilíbrio, pois a complexidade dos sistemas envolvidos demanda intervenções precisas do legislador. É sobre esses fundamentos que a proposta substitutiva aglutina e ajusta elementos propostos nos projetos precedentes de forma a consolidar uma proposição que estabeleça um regramento normativo compatível com as melhores práticas internacionais de regulação da aviação



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

civil e, ao mesmo tempo, adicione as diretrizes necessárias para garantir o transporte de cães e gatos de forma segura e minimamente confortável.

A proposta busca esclarecer a distinção entre os animais de assistência emocional e os cães de serviço ou cães-guia, garantindo segurança jurídica para operadores aéreos e passageiros. Para isso, estabelece que apenas cães e gatos podem ser transportados nessa condição e reforça que esses animais não possuem os mesmos direitos conferidos aos cães-guia e cães de serviço pela legislação vigente, ficando sujeitos às regras e restrições de cada companhia aérea. Dessa forma, equilibra-se o direito dos passageiros com necessidades específicas e a autonomia das empresas na gestão da segurança e do conforto a bordo.

A regulamentação da lei proposta permitirá que as empresas aéreas estabeleçam horários ou dias específicos para voos mais adaptados ao transporte de cães e gatos (*pet friendly*). Nesses voos, a limitação de peso e a quantidade de animais permitidos na cabine poderão ser ajustadas, garantindo maior flexibilidade para atender à demanda sem comprometer a segurança e o conforto dos passageiros. Essa medida não prejudicará o transporte já previsto nos voos regulares, mas oferecerá uma alternativa mais adequada para tutores que viajam com seus pets, proporcionando um ambiente mais controlado e favorável ao bem-estar dos animais.

Nesse sentido, em que pese não seja viável incluir o transporte de *pets* na cabine acompanhados de seus tutores em todos os casos, o substitutivo aproveita dispositivos dos projetos de lei apresentados que tornam obrigatório um transporte seguro, adequado às funções e porte do animal, e atento ao bem-estar do cão ou gato transportado. Ademais, neste substitutivo, propõe-se a responsabilidade civil da empresa de transporte aéreo, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados.

### III – VOTO

Pelo exposto, e em consonância com o disposto no art. 260, inciso II, alínea *a*, do Risf, opinamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 13, de 2022, na forma da emenda substitutiva que segue, ficando prejudicados os demais projetos.



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

**EMENDA Nº -CMA (SUBSTITUTIVO)**

**PROJETO DE LEI Nº 13, de 2022**

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que *dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica*, para dispor sobre o transporte de cães e gatos no contrato de transporte aéreo, doméstico e internacional.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O Título VII da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescido do seguinte Capítulo IV:

“TÍTULO VII

Do Contrato de Transporte Aéreo

.....  
Capítulo IV

Do Contrato de Transporte Aéreo de Cães e Gatos

**Art. 245-A.** Respeitadas as limitações justificáveis associadas ao sistema de gerenciamento da segurança operacional, todo operador de transporte aéreo público de passageiro disponibilizará opções de transporte de cães e gatos adequados ao porte e às funções do animal.

§ 1º Para os fins desta Lei, consideram-se cães e gatos os animais da subespécie *Canis lupus familiaris* e da espécie *Felis catus*, respectivamente.

§ 2º A autoridade de aviação civil definirá os requisitos para prestação do serviço de transporte de cães e gatos garantindo o bem-estar do animal e a segurança de voo.

§ 3º O operador aéreo manterá públicas e atualizadas informações completas sobre as opções de transporte de cães e gatos.



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

§4º O operador aéreo manterá pessoal treinado e equipamento específico para garantir a efetividade e a segurança na operacionalização das opções ofertadas de transporte de cães e gatos.

§5º Deve ser ofertada opção para transporte junto ao tutor de cães-guias previsto na Lei nº 11.126, de 27 de junho de 2005.

§6º No caso de transportes de longa duração ou com conexões, em ambiente distinto do tutor, o serviço ofertado contará, na forma da regulação, com um sistema de acomodação, movimentação e monitoramento do bem-estar do animal.

§ 7º O disposto neste artigo se aplica a todo contrato de transporte aéreo público de passageiros com origem ou o destino no território nacional, observadas as regras do país estrangeiro de destino ou origem no caso de voos internacionais.

§ 8º A empresa aérea poderá negar-se a realizar o transporte dos cães e gatos na cabine da aeronave em caso de descumprimento de normas sanitárias ou do disposto nesta Lei, sem que tal recusa configure prática abusiva.

§ 9º Os animais de assistência emocional, quando aceitos pelo operador aéreo e transportados a bordo de aeronaves, devem se restringir às subespécies de cães e gatos mencionadas no § 1º deste artigo.

§ 10º Os animais de assistência emocional não se equiparam aos cães de serviço e aos cães-guia, conforme definidos na Lei nº 11.126, de 27 de junho de 2005, estando, portanto, sujeitos às regras e limitações operacionais estabelecidas por cada operador aéreo.

**Art. 245-B.** No transporte de cães e gatos, executados por companhias aéreas brasileiras, no compartimento de cargas, serão obedecidos requisitos específicos da autoridade de aviação civil que incluirão serviço de rastreamento e parâmetros de acomodação que garantam o bem-estar do animal.

*Parágrafo único.* É responsabilidade do operador aéreo garantir, na forma do regulamento, o bem-estar do animal diante de intercorrências operacionais que possam perturbar o cronograma ou as condições previstas para o transporte de cães e gatos.

**Art. 245-C.** Os normativos relativos à segurança operacional e à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, emitidos pela autoridade de aviação civil, serão observados para o transporte de animal na cabine de passageiros ou despachado no compartimento de bagagem e carga da aeronave.

**Art. 245-D.** O tutor ou responsável pelo cão ou gato seguirá integralmente as obrigações contratuais e as medidas de segurança que



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

lhe cabem, atendendo às orientações das equipes do transportador aéreo.

*Parágrafo único.* A inobservância dos deveres previstos no *caput* obstará o embarque do animal.”

**Art. 2º** O Capítulo I do Título VIII da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescido da seguinte Seção VI:

“TÍTULO VIII

Da Responsabilidade Civil

Capítulo I

Da Responsabilidade Contratual

.....  
Seção VI

Da responsabilidade por danos a cães e gatos

**Art. 266-A.** A empresa de transporte aéreo responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos por morte ou lesão de cães ou gatos decorrentes da prestação dos serviços de transporte aéreo.

§1º. O transportador não será responsável se a morte ou lesão resultar exclusivamente do estado de saúde do animal transportado, ou se for causada por culpa exclusiva do tutor, do responsável, ou de terceiros.

§2º. O transportador poderá se recusar a transportar o cão ou gato que não apresentar boas condições de saúde, ressalvada a assunção de responsabilidades pelo tutor em comum acordo com o transportador.

**Art. 266-B.** O tutor ou responsável será responsável pelo animal e seu comportamento durante o período em que estiver na cabine da aeronave e ressarcirá danos causados à companhia aérea ou a terceiros.

*Parágrafo único.* Incluem-se entre as obrigações do tutor ou responsável o asseio e a limpeza do assento do animal.

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor após cento e oitenta dias da data de sua publicação.



---

SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 13, DE 2022

Dispõe sobre o transporte aéreo de animais de estimação em voos domésticos.

**AUTORIA:** Câmara dos Deputados

**DOCUMENTOS:**

- [Texto do projeto de lei da Câmara](#)

- [Projeto original](#)

[http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra?codteor=2130904&filename=PL-13-2022](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2130904&filename=PL-13-2022)



[Página da matéria](#)

Dispõe sobre o transporte aéreo de animais de estimação em voos domésticos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o transporte aéreo de animais de estimação em voos domésticos.

Parágrafo único. Para efeitos desta Lei, consideram-se animais de estimação os cães e os gatos.

Art. 2º As empresas de transporte aéreo de passageiros que oferecerem o serviço de transporte de animais de estimação ficam obrigadas a oferecer o serviço de rastreamento dos animais por elas transportados.

Art. 3º O rastreamento deverá ser realizado durante todo o trajeto da viagem, até o momento da entrega ao tutor, ressalvadas as restrições técnicas que impossibilitem o serviço.

Art. 4º O rastreamento dos animais de estimação configurará contrato acessório oferecido pelo transportador.

Parágrafo único. O serviço de rastreamento poderá ser realizado pelo próprio tutor do animal transportado.

Art. 5º Os animais de estimação deverão ser transportados dentro da cabine da aeronave.

§ 1º Os animais de estimação deverão viajar na cabine da aeronave em condições confortáveis, e deverá ser garantida a segurança de todos os passageiros e a dos animais.

§ 2º A empresa aérea poderá negar-se a realizar o transporte dos animais de estimação, em caso de risco à saúde do animal e de restrições operacionais e por razões de segurança.

Art. 6º Os aeroportos com operação anual superior a 600.000 (seiscentos mil) passageiros deverão dispor de médico-veterinário para acompanhar todos os procedimentos relacionados ao embarque, à acomodação e ao desembarque dos animais, o qual certificará o atendimento das condições de que trata esta Lei.

Parágrafo único. O critério definido no *caput* deste artigo deverá ser apurado com base na média anual de passageiros nos últimos 3 (três) anos.

Art. 7º Esta Lei será regulamentada pelo Poder Executivo no prazo de 120 (cento e vinte) dias.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor após decorridos 120 (cento e vinte) dias de sua publicação oficial.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de maio de 2024.

ARTHUR LIRA  
Presidente



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 67/2024/SGM-P

Brasília, 15 de maio de 2024.

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

Assunto: **Envio de PL para apreciação**

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 13, de 2022, da Câmara dos Deputados, que “Dispõe sobre o transporte aéreo de animais de estimação em voos domésticos”.

Atenciosamente,

  
ARTHUR LIRA  
Presidente



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

## PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, sobre o Projeto de Lei (PL) nº 13, de 2022, dos Deputados Alencar Santana, Carlos Veras e Odair Cunha, que *dispõe sobre o transporte aéreo de animais de estimação em voos domésticos*; o PL nº 1.474, de 2024, do Senador Randolfe Rodrigues, que *estabelece condições e critérios mínimos para o manejo de animais domésticos por empresas de transporte coletivo de passageiros nos modais aéreo, terrestre e aquaviário, e dá outras providências*; o PL nº 1.510, de 2024, do Senador Eduardo Gomes, que *estabelece critérios para o transporte de animais de estimação aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros, doméstico e internacional*; e o PL nº 1.903, de 2024, do Senador Wellington Fagundes, que *altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para determinar critérios para o transporte de animais de estimação aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros, doméstico e internacional*.

Relatora: Senadora **MARGARETH BUZETTI**

### I – RELATÓRIO

Vêm ao exame desta Comissão de Meio Ambiente (CMA) o Projeto de Lei (PL) nº 13, de 2022, dos Deputado Alencar Santana, Carlos Veras e Odair Cunha, que *dispõe sobre o transporte aéreo de animais de estimação em voos domésticos*; o PL nº 1.474, de 2024, do Senador Randolfe Rodrigues, que *estabelece condições e critérios mínimos para o manejo de animais domésticos por empresas de transporte coletivo de passageiros nos modais aéreo, terrestre e aquaviário, e dá outras providências*; o PL nº 1.510, de 2024, do Senador Eduardo Gomes, que *estabelece critérios para o*



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

*transporte de animais de estimação aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros, doméstico e internacional; e o PL nº 1.903, de 2024, do Senador Wellington Fagundes, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para determinar critérios para o transporte de animais de estimação aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros, doméstico e internacional.*

As quatro proposições tramitam em conjunto, em razão de despacho da Presidência do Senado Federal, de 21/5/2024, nos termos do art. 48, § 1º, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

O PL nº 13, de 2022, visa a estabelecer a obrigação, às empresas de transporte aéreo de passageiros, de oferecer serviço de rastreamento de cães e gatos por elas transportados, além de impor que esse transporte seja realizado na cabine da aeronave. Também propõe que os aeroportos com operação anual média superior a 600 mil passageiros nos últimos três anos devam dispor de médico-veterinário para acompanhar todos os procedimentos relacionados ao embarque, à acomodação e ao desembarque dos animais, certificando o atendimento das condições previstas na futura lei.

Na justificativa apresentada, os autores abordam o caso da cadela Pandora que permaneceu perdida por 45 dias, após ser extraviada numa conexão no Aeroporto Internacional de São Paulo. É ressaltado, ainda, que a cobrança pelo transporte de animais de estimação pelas companhias aéreas deve ter como contrapartida um serviço prestado com total segurança ao animal e ao seu tutor.

O PL nº 1.474, de 2024, é mais abrangente do que o PL nº 13, de 2022, pois se aplica a todos os modais de transporte coletivo de passageiros e a todas as espécies de animais domésticos, conjunto distinto dos “animais de estimação”. Além disso, ao contrário do PL nº 13, de 2022, permite o transporte dos animais fora da cabine de passageiros.

A proposição veicula uma lista de critérios mínimos a serem cumpridos pelas empresas quando estiverem transportando animais domésticos: disponibilização de câmaras oxigenadas, iluminadas, climatizadas e com fornecimento de alimentação e água, no caso de transporte fora da cabine de passageiros; rastreamento da localização do animal e monitoramento dos



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

seus principais sinais vitais, como batimentos cardíacos e respiração; assistência de médico-veterinário, exigida às empresas aéreas de aviação comercial, às viações de ônibus interestadual e às companhias de navegação que realizam transporte interestadual, no que diz respeito ao cumprimento de normas, ergonomia, adequação de procedimentos e treinamento das tripulações e equipes quanto às condições de transporte e ao manejo dos animais; e adequação das dimensões das caixas de transporte. A matéria remete a regulamentação da lei que dela se originar, assim como a fiscalização do cumprimento das normas que estabelece, às respectivas agências reguladoras de transportes.

A justificação apresenta o exemplo do cão Joca, que foi enviado por uma empresa de transporte aéreo ao destino errado e não suportou o posterior transporte ao local correto como se fosse uma bagagem, desprovido de água, alimentação e conforto térmico, entre outras condições mínimas de sobrevivência.

O PL nº 1.510, de 2024, é restrito ao transporte aéreo e, diferentemente dos projetos anteriormente mencionados, abrange expressamente o transporte aéreo internacional, observada a legislação do país de origem ou de destino do animal. O projeto tem como escopo os “animais de estimação”, porém o apresenta em termos distintos do PL nº 13, de 2022, uma vez que não restringe a cães e gatos. A proposição remete à autoridade de aviação civil a definição dos “tipos de animais de estimação permitidos para transporte” e o estabelecimento das demais regulamentações necessárias.

Entre as normas previstas no projeto, está a permissão para o transporte de animais de estimação de até 50 quilogramas de massa corpórea na cabine de passageiros, sem necessidade de recipiente de contenção, desde que cumpridos os demais requisitos que o PL propõe. O projeto faculta ao tutor a aquisição de um bilhete adicional vinculado ao original em assento contíguo, e limita o transporte de animais de estimação a um indivíduo por passageiro e a cinco animais por cabine. Além disso, exige, para embarque, certificado atualizado de vacinação, certificado de vermifugação e de controle de ectoparasitas (especificamente de pulgas) e atestado de saúde emitido por médico-veterinário em até dez dias de antecedência em relação à data do embarque.



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

Segundo a justificação, o caso do cão Joca também foi o motivador da apresentação do PL nº 1.510, de 2024.

Por fim, o PL nº 1.903, de 2024, ao contrário dos demais projetos que tramitam em conjunto, não propõe lei autônoma, mas, em vez disso, prevê alterações em dispositivos do Código Brasileiro de Aeronáutica e a inserção, na mesma lei, de um capítulo específico para tratar do contrato de transporte aéreo de animais, aplicável aos animais de assistência emocional e aos animais de estimação, cujas definições são apresentadas na proposição.

As alterações nos dispositivos existentes objetivam incluir o transporte de animais na regulação da atividade de transporte aéreo, assim como atualmente é feito para carga, bagagem, coisas, aeronaves, passageiros humanos, tripulação e terceiros envolvidos. O novo capítulo reproduz normas regulatórias já vigentes, constantes da Portaria nº 12.307, de 25 de agosto de 2023, da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

O PL nº 1.474, de 2024, recebeu quatro emendas.

A Emenda nº 1-T, do Senador Weverton, estabelece a obrigação de as caixas de transporte de animais de estimação conterem dispositivos de fixação à estrutura da aeronave, semelhantes aos cintos de segurança dos passageiros.

A Emenda nº 2-T, também do Senador Weverton, impõe às agências reguladoras de transportes a obrigação de fazer constar no regulamento da futura lei um detalhamento específico relativo às indenizações exigidas em caso de dano à saúde ou morte do animal doméstico transportado.

A Emenda nº 3-T, do Senador Mecias de Jesus, determina que as empresas de transporte designem funcionários dedicados ao acompanhamento dos animais que viajarem fora da cabine de passageiros, com a responsabilidade de disponibilizar meio de comunicação permanente com os tutores ou responsáveis pelos animais, além de fornecer imagens e vídeos sempre que solicitados.



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

A Emenda nº 4-T, também do Senador Mecias de Jesus, estipula que, na hipótese de envio do animal para destino errado, fica proibido submetê-lo a outra viagem antes de transcorrido o período de oito horas, estando a empresa de transporte responsável pela hospedagem em creche ou outra instituição de cuidado que forneça adequada alimentação e tratamento, até o horário da nova viagem.

Os demais projetos não receberam emendas.

Além da CMA, as proposições serão submetidas ao crivo da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), antes da análise pelo Plenário.

## II – ANÁLISE

A competência desta Comissão para apreciar a matéria sob análise encontra respaldo nos incisos I e VIII do art. 102-F do Risf. Considerando que a proposição será subsequentemente analisada pela CI, a presente análise deverá centrar-se nos seus aspectos de mérito relativos à defesa da fauna e outros assuntos correlatos, visto que as questões concernentes a constitucionalidade e juridicidade, bem como os temas atinentes à infraestrutura, serão abordados por aquele colegiado.

As famílias multiespécies, aquelas compostas por membros de diferentes espécies, geralmente incluindo humanos e animais de estimação, têm se tornado crescentemente mais comuns em todo o mundo, à medida em que os animais de estimação são, cada vez mais, considerados membros da família e desfrutam de uma relação mais próxima com seus tutores.

A busca pelo direito dos tutores de permanecer com suas mascotes em todos os lugares que frequentam está ligada tanto à crescente compreensão da senciência animal quanto ao papel central que estes desempenham na vida das pessoas. Para muitos tutores, seus animais de estimação são companheiros leais e queridos, e a separação pode causar angústia tanto para o tutor quanto para o animal.

A questão repercute profundamente no transporte de passageiros, pois as pessoas desejam viajar com seus animais de estimação por diversas motivações. Estabelecimentos de hospedagem aceitam, com mais frequência,



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

hóspedes acompanhados de seus animais. Muitas vezes, não se trata de desejo, mas de necessidade. Casos de mudanças, viagens para tratamento médico, impossibilidade de deixar o animal com alguém sem que isso cause transtorno às pessoas e riscos aos próprios animais, entre outros, são alguns dos motivos que levam os tutores ao deslocamento com seus companheiros não humanos. Nem sempre esse deslocamento é possível ou viável por meio de transporte individual, seja por questões econômicas ou de distância.

No transporte aéreo estão os maiores conflitos acerca da admissibilidade de *pets* em companhia dos tutores. As companhias aéreas, ao redor do mundo, impõem restrições infundadas e exageradas ao transporte de animais domésticos, independentemente de regulações estatais. Restrições essas, em geral, muito superiores às exigências legais e previstas em regulamento. São previsões muito atrasadas em relação ao entendimento da sociedade, que passou a ver a mascote como parte da família.

As principais restrições impostas são quanto ao tamanho dos animais que podem ser transportados na cabine, geralmente limitados ao peso entre 7 e 10 quilogramas (incluído o peso da caixa de transporte), a depender da companhia aérea, e à exigência de que o animal viaje contido na caixa de transporte, sem contato com o tutor. Animais que não se enquadram nos estritos limites de massa corpórea impostos pelas companhias aéreas para o transporte na cabine são despachados nos compartimentos de carga das aeronaves.

Infelizmente, o caso do cão Joca, que justifica três dos quatro projetos em análise, não é isolado. Apesar da publicidade que as companhias fazem sobre a suposta segurança dos *pets* nessas condições de transporte, a realidade é que ocorrem falhas na prestação do serviço e a ocorrência, inaceitável, de casos cada vez mais frequentes de morte e de perda dos animais, além do estresse psicológico por que passam por serem despachados como carga.

Essa realidade mostra que animais domésticos merecem transporte adequado, seguro e atento ao seu bem-estar. Contudo, é necessário que esse transporte concilie o bem-estar animal a padrões operacionais e sanitários no âmbito da aviação civil.



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

Inexistia regulação desse tema pela Anac até o ano de 2023, quando foi publicada a Portaria nº 12.307, de 25 de agosto de 2023, da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos. Trata-se de norma que se limita a exigir o cumprimento do que foi contratado, mantendo o caráter facultativo às companhias aéreas quanto ao serviço de transporte de animais. Além de deixar a critério das companhias se transportam ou não os animais de estimação, a norma permite restrição ampla por parte das empresas quanto à franquia de peso, espécies admitidas e valores cobrados.

Recentemente, o Governo Federal divulgou o Plano para Melhoria do Transporte Aéreo de Animais Domésticos (PATA). O referido plano foi instituído pela Portaria nº 525, de 30 de outubro de 2024, do Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR), que, em seu art. 1º, estabelece, como finalidade do Pata, *dispor sobre balizas e diretrizes a serem consideradas para que o serviço, quando contratado e sem perder o foco na segurança operacional, seja conduzido em conformidade com os mais elevados padrões nacionais e internacionais de bem-estar animal.*

Além do Pata, foi elaborado, pelo governo, um Código de Conduta que trata da adesão das empresas aéreas aos procedimentos previstos no documento *Live Animal Regulations (LAR)* da *International Air Transport Association (IATA)*, dispondo sobre todas as informações e procedimentos necessários para garantir que o transporte aéreo de cães e gatos seja realizado com segurança, conforto e bem-estar.

O Pata e o Código de Conduta, conjuntamente, constituem um conjunto de diretrizes com foco no transporte seguro e adequado de cães e gatos, internalização de padrões utilizados mundialmente, fomento a medidas de rastreabilidade dos animais transportados, transparência na comunicação entre empresa aérea e tutor, capacitação e treinamento periódico de equipes, serviço de atendimento veterinário emergencial e disponibilização trimestral de dados sobre o transporte aéreo.

Apesar de ser um avanço nos padrões de bem-estar no transporte aéreo de cães e gatos, o Pata padece de problema semelhante ao da Portaria ANAC nº 12.307, de 2023: esse plano tem caráter facultativo, ou seja, as empresas não são obrigadas a aderi-lo, podendo não implementar suas medidas. No caso da referida Portaria a norma faculta às empresas decidirem se transportam ou não os animais e, se optarem por fazê-lo, as companhias



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

estabelecem em que condições transportarão os animais, podendo impor restrições severas. Do mesmo modo, de acordo com o Pata, cabe às empresas decidirem se aderem ou não ao Programa, sendo obrigadas a cumpri-lo apenas nas ocasiões em que decidirem transportar cães e gatos e mediante a adesão.

No Brasil, os conflitos relacionados ao transporte aéreo de animais domésticos têm sido alvo de inúmeras ações judiciais, em geral com decisões a favor dos tutores. Existem empresas que se especializaram em judicializar pedidos de transporte de animais na cabine de aviões de carreira, em companhia de seus tutores, geralmente sob o argumento de que são animais de suporte emocional. De um lado, é compreensível a urgência dos tutores em transportar seus *pets* adequadamente, sobretudo diante do descaso presenciado nas situações expostas na mídia nacional. Por outro lado, é importante que esse acesso, seguro, adequado e atento ao bem-estar animal, seja viabilizado atendendo às normas de segurança e às condições necessárias imprescindíveis à operação na aviação civil.

Por todo o exposto, entendemos que urge reformar a legislação para garantir às pessoas o direito de transportar seus *pets* adequadamente, seguros de que reencontrarão os seus animais no destino final da viagem.

**Consideramos que, apesar de meritórios, nenhum dos quatro PLs que tramitam em conjunto se mostra suficiente para apresentar uma solução para o problema que se apresenta. Contudo, todos trazem alguma contribuição relevante,** de modo que em cada um há elementos que devem ser aproveitados e que não constam dos demais.

**O PL nº 13, de 2022,** já aprovado pela Câmara dos Deputados, propõe regras pouco factíveis e contraditórias. O cerne da proposição é a obrigatoriedade do serviço de rastreamento dos animais por parte da empresa transportadora, disposição prevista no art. 2º. Entretanto, há dispositivos incompatíveis com essa obrigatoriedade. O art. 3º estabelece que o rastreamento será realizado até a devolução do animal ao seu tutor, mas o art. 5º determina que os animais serão transportados na cabine da aeronave. Ora, se o animal será transportado na cabine, ou seja, no mesmo espaço em que se encontra seu tutor, não faz sentido prever o serviço de rastreamento. A medida só se justificaria no caso de transporte do animal despachado, quando o tutor não estiver presente, ou seja, um tipo de serviço de transporte de carga.



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

Entende-se, portanto, que esse PL propõe o transporte de animal como carga, mas na cabine da aeronave, conforme depreende-se da inteligência do art. 5º. Não fosse essa a intenção, não faria sentido o rastreamento, como já dissemos.

Também é estranha a previsão de que o serviço de rastreamento possa ser realizado pelo próprio tutor do animal, nos termos do parágrafo único do art. 4º. O cliente da companhia estaria prestando um serviço a si mesmo, em nome da companhia? Talvez a redação esteja imprecisa. O legislador pode ter tido a intenção de prever o acompanhamento, por parte do tutor, do rastreamento prestado pela companhia de transporte aéreo, contudo apresentou um texto que atribui ao tutor a responsabilidade de rastrear o seu animal de estimação.

A previsão de rastreamento é meritória, devendo ser mantida, todavia é necessário consignar que esse serviço deve ser prestado pela empresa de transporte aéreo em caso de animais que viajam sem o acompanhamento de seus tutores, o que entendemos deva ser feito apenas em casos específicos, com a expressa autorização do tutor.

O disposto no § 2º do art. 5º anula praticamente a eficácia da lei resultante do projeto, pois faculta à empresa a negativa do transporte de animais de estimação com base em critérios absolutamente genéricos e subjetivos, o que conferirá ampla discricionariedade à companhia aérea. Quais seriam as restrições operacionais ou razões de segurança que impediriam o transporte do animal? Sequer a vedação por risco à saúde é acompanhada de exigência de atestado médico veterinário. Assim, somos da opinião de que esse dispositivo é inadequado.

O PL nº 13, de 2022, determina a presença de médico-veterinário nos aeroportos de maior movimento para acompanhamento dos procedimentos relacionados ao embarque, acomodação e desembarque dos animais. Essa previsão, constante do art. 6º, não está bem construída. O dispositivo exige do profissional que certifique o atendimento das condições de que trata o PL, o que nos parece inviável. Essa certificação pode ser interpretada como exigível para todos os embarques e desembarques de animais, o que demandaria uma grande equipe de médicos-veterinários para acompanhamento de todos os voos, medida que consideramos exagerada, além de onerosa.



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

A proposição de intervenções especializadas por meio da assistência veterinária é louvável, mas deixa de ser razoável quando surge como prestação de serviço indiscriminada. Entendemos que o ideal é a existência de uma escala de atendimento a partir de uma lista prévia de disponibilidade de médicos-veterinários para problemas constatados, matéria que pode ser mais bem detalhada no nível da regulamentação dos serviços.

O **PL nº 1.474, de 2024** amplia demais o escopo, estendendo a lei a todos os modais de transporte coletivo de passageiros. Entendemos que neste momento os esforços devem se concentrar no modal aeroviário, o que não impede o tratamento de outros modais em leis específicas em momento posterior.

O escopo do PL nº 1.474, de 2024, quanto às espécies abrange todos os animais domésticos. Cumpre informar que essa classificação contempla também animais que não são normalmente mantidos como animais de estimação, como é o caso dos chamados “animais de produção”, tais como bovinos, suínos, bubalinos, galinhas, entre outros. Opinamos no sentido de que, num primeiro momento, deve-se regular apenas o transporte de cães e gatos, que são os principais animais de estimação, em termos numéricos, existentes no País. Com o tempo e a experiência, pode-se pensar em estender a regulação a outros animais, contemplando suas especificidades.

No que diz respeito ao mérito e ao estabelecimento de direitos, o **PL nº 1.510, de 2024**, institui a permissão ao transporte de animais de estimação no transporte aéreo de passageiros na cabine da aeronave, inclusive no transporte de curso internacional, respeitadas as legislações dos países de origem e de destino dos animais. A proposição é meritória ao considerar as exigências sanitárias que assegurem o aspecto da proteção à saúde de todos que embarquem, e as regras de segurança impostas ao tutor são adequadas.

No que concerne à técnica legislativa, o **PL nº 1.903, de 2024**, é o mais adequado, pois altera lei vigente que trata do transporte aéreo, em vez de criar lei autônoma em assunto já disciplinado por lei. Essa opção se coaduna com o disposto no art. 7º, inciso IV, da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que *dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis*. Esse dispositivo determina que *o mesmo assunto não poderá ser disciplinado por mais de uma lei, exceto quando a subseqüente se destine a complementar lei considerada básica, vinculando-se a esta por*



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

*remissão expressa*. No mérito, trata-se de proposição pouco efetiva, pois apenas avoca para o texto legal conteúdo de regulamento expedido pela ANAC (Portaria nº 12.307, de 2023, da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos).

Diante de nossa análise dos quatro projetos, decidimos pela apresentação de substitutivo que incorpore os aspectos positivos mencionados, relativos a cada um dos projetos ora analisados, mas incluam uma abordagem que preze, simultaneamente, pelo bem-estar animal e pela segurança de voo e condições sanitárias necessárias à aviação civil, em níveis técnico e operacional.

Notadamente, do PL nº 13, de 2022, de autoria da Câmara dos Deputados, aproveitamos, em termos viáveis, a restrição a cães e gatos no modal aeroviário e o direito de transporte dos animais na cabine a depender do porte e função. Do PL nº 1.903, de 2024, do Senador Wellington Fagundes, aproveitamos a iniciativa de alterar a Lei nº 7.565, de 1986.

Quanto às Emendas ao PL nº 1.474, de 2024, acolhemos parcialmente a Emenda nº 3-T, do Senador Mecias de Jesus. Em vez de prever a exigência de acompanhamento de funcionário para prestar informações sobre animais despachados, propomos sistema de rastreamento do animal. Sistema esse a ser detalhado na forma da regulação.

O presente relatório se atém à construção de um arcabouço jurídico-normativo atento ao equilíbrio eficiente entre a legislação e a regulamentação, de modo que é fundamental que a proposta legislativa que visa inovar no regramento de mercados regulados atente para a importância primária desse equilíbrio.

No caso em pauta, a aviação, que é um dos mercados com maior grau de regulação, exige um cuidado ainda maior na construção desse equilíbrio, pois a complexidade dos sistemas envolvidos demanda intervenções precisas do legislador. É sobre esses fundamentos que a proposta substitutiva aglutina e ajusta elementos propostos nos projetos precedentes de forma a consolidar uma proposição que estabeleça um regramento normativo compatível com as melhores práticas internacionais de regulação da aviação



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

civil e, ao mesmo tempo, adicione as diretrizes necessárias para garantir o transporte de cães e gatos de forma segura e minimamente confortável.

A proposta busca esclarecer a distinção entre os animais de assistência emocional e os cães de serviço ou cães-guia, garantindo segurança jurídica para operadores aéreos e passageiros. Para isso, estabelece que apenas cães e gatos podem ser transportados nessa condição e reforça que esses animais não possuem os mesmos direitos conferidos aos cães-guia e cães de serviço pela legislação vigente, ficando sujeitos às regras e restrições de cada companhia aérea. Dessa forma, equilibra-se o direito dos passageiros com necessidades específicas e a autonomia das empresas na gestão da segurança e do conforto a bordo.

A regulamentação da lei proposta permitirá que as empresas aéreas estabeleçam horários ou dias específicos para voos mais adaptados ao transporte de cães e gatos (*pet friendly*). Nesses voos, a limitação de peso e a quantidade de animais permitidos na cabine poderão ser ajustadas, garantindo maior flexibilidade para atender à demanda sem comprometer a segurança e o conforto dos passageiros. Essa medida não prejudicará o transporte já previsto nos voos regulares, mas oferecerá uma alternativa mais adequada para tutores que viajam com seus pets, proporcionando um ambiente mais controlado e favorável ao bem-estar dos animais.

Nesse sentido, em que pese não seja viável incluir o transporte de *pets* na cabine acompanhados de seus tutores em todos os casos, o substitutivo aproveita dispositivos dos projetos de lei apresentados que tornam obrigatório um transporte seguro, adequado às funções e porte do animal, e atento ao bem-estar do cão ou gato transportado. Ademais, neste substitutivo, propõe-se a responsabilidade civil da empresa de transporte aéreo, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados.

### III – VOTO

Pelo exposto, e em consonância com o disposto no art. 260, inciso II, alínea *a*, do Risf, opinamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 13, de 2022, na forma da emenda substitutiva que segue, ficando prejudicados os demais projetos.



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

**EMENDA Nº -CMA (SUBSTITUTIVO)**

**PROJETO DE LEI Nº 13, de 2022**

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que *dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica*, para dispor sobre o transporte de cães e gatos no contrato de transporte aéreo, doméstico e internacional.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O Título VII da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescido do seguinte Capítulo IV:

“TÍTULO VII

Do Contrato de Transporte Aéreo

.....  
Capítulo IV

Do Contrato de Transporte Aéreo de Cães e Gatos

**Art. 245-A.** Respeitadas as limitações justificáveis associadas ao sistema de gerenciamento da segurança operacional, todo operador de transporte aéreo público de passageiro disponibilizará opções de transporte de cães e gatos adequados ao porte e às funções do animal.

§ 1º Para os fins desta Lei, consideram-se cães e gatos os animais da subespécie *Canis lupus familiaris* e da espécie *Felis catus*, respectivamente.

§ 2º A autoridade de aviação civil definirá os requisitos para prestação do serviço de transporte de cães e gatos garantindo o bem-estar do animal e a segurança de voo.

§ 3º O operador aéreo manterá públicas e atualizadas informações completas sobre as opções de transporte de cães e gatos.



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

§4º O operador aéreo manterá pessoal treinado e equipamento específico para garantir a efetividade e a segurança na operacionalização das opções ofertadas de transporte de cães e gatos.

§5º Deve ser ofertada opção para transporte junto ao tutor de cães-guias previsto na Lei nº 11.126, de 27 de junho de 2005.

§6º No caso de transportes de longa duração ou com conexões, em ambiente distinto do tutor, o serviço ofertado contará, na forma da regulação, com um sistema de acomodação, movimentação e monitoramento do bem-estar do animal.

§ 7º O disposto neste artigo se aplica a todo contrato de transporte aéreo público de passageiros com origem ou o destino no território nacional, observadas as regras do país estrangeiro de destino ou origem no caso de voos internacionais.

§ 8º A empresa aérea poderá negar-se a realizar o transporte dos cães e gatos na cabine da aeronave em caso de descumprimento de normas sanitárias ou do disposto nesta Lei, sem que tal recusa configure prática abusiva.

§ 9º Os animais de assistência emocional, quando aceitos pelo operador aéreo e transportados a bordo de aeronaves, devem se restringir às subespécies de cães e gatos mencionadas no § 1º deste artigo.

§ 10º Os animais de assistência emocional não se equiparam aos cães de serviço e aos cães-guia, conforme definidos na Lei nº 11.126, de 27 de junho de 2005, estando, portanto, sujeitos às regras e limitações operacionais estabelecidas por cada operador aéreo.

**Art. 245-B.** No transporte de cães e gatos, executados por companhias aéreas brasileiras, no compartimento de cargas, serão obedecidos requisitos específicos da autoridade de aviação civil que incluirão serviço de rastreamento e parâmetros de acomodação que garantam o bem-estar do animal.

*Parágrafo único.* É responsabilidade do operador aéreo garantir, na forma do regulamento, o bem-estar do animal diante de intercorrências operacionais que possam perturbar o cronograma ou as condições previstas para o transporte de cães e gatos.

**Art. 245-C.** Os normativos relativos à segurança operacional e à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, emitidos pela autoridade de aviação civil, serão observados para o transporte de animal na cabine de passageiros ou despachado no compartimento de bagagem e carga da aeronave.

**Art. 245-D.** O tutor ou responsável pelo cão ou gato seguirá integralmente as obrigações contratuais e as medidas de segurança que



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

lhe cabem, atendendo às orientações das equipes do transportador aéreo.

*Parágrafo único.* A inobservância dos deveres previstos no *caput* obstará o embarque do animal.”

**Art. 2º** O Capítulo I do Título VIII da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescido da seguinte Seção VI:

“TÍTULO VIII

Da Responsabilidade Civil

Capítulo I

Da Responsabilidade Contratual

.....  
Seção VI

Da responsabilidade por danos a cães e gatos

**Art. 266-A.** A empresa de transporte aéreo responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos por morte ou lesão de cães ou gatos decorrentes da prestação dos serviços de transporte aéreo.

§1º. O transportador não será responsável se a morte ou lesão resultar exclusivamente do estado de saúde do animal transportado, ou se for causada por culpa exclusiva do tutor, do responsável, ou de terceiros.

§2º. O transportador poderá se recusar a transportar o cão ou gato que não apresentar boas condições de saúde, ressalvada a assunção de responsabilidades pelo tutor em comum acordo com o transportador.

**Art. 266-B.** O tutor ou responsável será responsável pelo animal e seu comportamento durante o período em que estiver na cabine da aeronave e ressarcirá danos causados à companhia aérea ou a terceiros.

*Parágrafo único.* Incluem-se entre as obrigações do tutor ou responsável o asseio e a limpeza do assento do animal.

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor após cento e oitenta dias da data de sua publicação.



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Margareth Buzetti

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 1903, DE 2024

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para determinar critérios para o transporte de animais de estimação aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros, doméstico e internacional.

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



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Wellington Fagundes

## PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para determinar critérios para o transporte de animais de estimação aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros, doméstico e internacional.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 20.

.....  
 .....  
 ....

III – tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de Bordo da lista de passageiros e dos animais, do manifesto de carga ou da relação de mala postal que, eventualmente, transportar.

.....”  
 (NR)

“Art. 39.

.....  
 .....  
 ....

III – ao atendimento e movimentação de passageiros, animais, bagagens e cargas;





## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Wellington Fagundes

.....”  
(NR)

“Art. 57.

.....  
.....  
.....  
b) o perigo passado pela aeronave socorrida, seus passageiros,  
sua tripulação, seus animais e sua carga;

.....”  
(NR)

“Art. 104. Todos os equipamentos e serviços de terra utilizados no atendimento de aeronaves, passageiros, animais, bagagem e carga são de responsabilidade dos transportadores ou de prestadores autônomos de serviços auxiliares.” (NR)

## “TÍTULO VII

## Do Contrato de Transporte Aéreo

.....  
.....  
Capítulo IV

## Do Contrato de Transporte Aéreo de Animais

Art. 245-A. O transporte de animal de que trata essa lei aplica-se ao:

I – animal de assistência emocional: animal de companhia, isento de agressividade, que ajuda um indivíduo a lidar com aspectos associados às condições de saúde emocional e mental, proporcionando conforto com sua presença.

II – animal de estimação: animal de companhia, isento de agressividade, que convive dentro ou em dependências da residência, mantendo uma relação de companhia, interação, dependência ou afeição com um ou mais indivíduos desta residência.

Art. 245-B. O transportador aéreo poderá ofertar o serviço de transporte de animal de estimação ou de assistência emocional na





## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Wellington Fagundes

cabine de passageiros ou despachado no compartimento de bagagem e carga da aeronave, nos termos do contrato de transporte.

Art. 245-C. O transporte de animal na cabine de passageiros ou despachado no compartimento de bagagem e carga da aeronave deverá observar as regulamentações específicas de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita emitidas pela autoridade de aviação civil.

Art.245-D. O transportador aéreo poderá determinar o preço a ser pago por seus serviços de transporte de animais de estimação ou de assistência emocional.

Art. 245-E. No momento da comercialização do contrato de transporte, o transportador aéreo, caso ofereça o serviço de que trata o art. 245-B, deverá disponibilizar informações claras sobre os seus serviços de transporte de animais de estimação ou de assistência emocional, na cabine de passageiros ou despachado no compartimento de bagagem e carga da aeronave, as respectivas regras aplicáveis e restrições, tais como:

- I – franquia de peso;
- II – quantidade de volumes;
- III – espécies admitidas;
- IV – valores; e
- V – procedimento de despacho dos animais.

Art. 245-F. Mesmo nos casos em que é oferecido o serviço de que trata o art. 245-B, o transportador aéreo poderá restringir a quantidade ou negar o transporte de animal de estimação ou de assistência emocional por motivo de capacidade da aeronave, incompatibilidade com o espaço disponível na cabine da aeronave ou capacidade de atendimento da tripulação da cabine nas emergências ou nos casos em que haja risco à segurança das operações aéreas.

*Parágrafo único.* Em caso de negativa de embarque por motivo de contingência operacional, o transportador aéreo deverá assegurar a devida assistência ao passageiro e seu animal, nos termos constantes no contrato e na legislação de aviação civil.

Art. 245-G. O responsável pelo animal de estimação ou de assistência emocional a ser transportado deverá apresentar, quando da realização do despacho, comprovação do cumprimento dos requisitos sanitários e de saúde animal exigidos na legislação aplicável.





## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Wellington Fagundes

*Parágrafo único.* O animal de estimação ou de assistência emocional deverá ser submetido à inspeção de segurança conforme disposto na regulamentação para fins de embarque.

Art. 245-H. Para efeitos de garantia da segurança das operações aéreas, segurança sanitária no ambiente da cabine e segurança física dos demais passageiros, o responsável pelo animal de estimação ou de assistência emocional deverá seguir integralmente as obrigações contratuais acordadas, atendendo sempre às orientações das equipes do transportador aéreo.

Art. 245-I. A transportadora deverá proporcionar espaço compatível com o porte do animal, garantir ventilação adequada, acesso contínuo à água e, quando necessário, à alimentação durante toda a operação do transporte.

Art. 245-J. Fica facultado à empresa transportadora a cobrança de taxa específica para o transporte do animal de estimação.

Art. 245-K. O transportador responde pelo dano decorrente de morte ou lesão de animal de estimação, causada por acidente ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo, a bordo de aeronave ou no curso das operações de embarque e desembarque.

*Parágrafo único.* O transportador não será responsável, no caso do *caput* deste artigo, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do animal de estimação.”

“Art. 280.

.....  
.....  
....

II – da administração de aeroportos ou da Administração Pública, em serviços de infraestrutura, por culpa de seus operadores, em acidentes que causem danos a passageiros, animais ou coisas.”  
(NR)

“Art. 298.

.....  
.....  
....

II –

.....



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Wellington Fagundes

d) tripulação, animais ou carga;

.....”  
(NR)

“Art. 302.

.....  
.....  
....

III –

.....  
.....  
....

g) deixar de comprovar, quando exigida pela autoridade competente, a contratação dos seguros destinados a garantir sua responsabilidade pelos eventuais danos a passageiros, tripulantes, animais, bagagens e cargas, bem assim, no solo a terceiros;

.....”  
(NR)

“Art. 317.

.....

I – por danos causados a passageiros, animais, bagagem ou carga transportada, a contar da data em que se verificou o dano, da data da chegada ou do dia em que devia chegar a aeronave ao ponto de destino, ou da interrupção do transporte;

.....”  
(NR)

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

## JUSTIFICAÇÃO

O triste incidente do cachorro Joca, cujo falecimento se deu por falhas nos procedimentos da companhia aérea responsável por seu transporte, abalou a sociedade brasileira. Esse incidente ressaltou a urgência





## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Wellington Fagundes

de garantir que os animais de estimação sejam tratados com o respeito e o cuidado que merecem durante suas viagens.

A falta de normas claras e uniformes na legislação atualmente em vigor expõe esses preciosos companheiros a riscos desnecessários, pois cada transportadora segue seus próprios protocolos, nem sempre os mais adequados. É essencial reconhecer que a negligência nesse aspecto pode gerar situações desafiadoras tanto para os passageiros quanto para os próprios animais.

Portanto, é imperativo que as empresas de aviação adotem medidas rigorosas para garantir o transporte seguro e humanizado de animais de estimação. Isso implica a implementação de diretrizes específicas, em colaboração com órgãos reguladores, como a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), para garantir condições adequadas durante todo o processo de transporte.

O Código Brasileiro de Aeronáutica, de 1986, trata apenas de passageiros, bagagem e cargas. Não há qualquer menção aos animais. Propomos, portanto, a criação de capítulo específico dentro do “Título VII – Do Contrato de Transporte Aéreo” para disciplinar o contrato de transporte aéreo de animais. Ademais, alteramos o texto ao longo de diversos dispositivos do CBA para deixar claro que, além de passageiros e coisas (bagagem e carga), existem também os animais, que merecem toda a atenção e respeito.

Inspiramo-nos, como ponto de partida, na regulamentação da ANAC, que entendemos merecedora de constar em lei federal. Adicionalmente, incluímos medidas para obrigar o fornecimento de: espaço suficiente e ventilação adequada; acesso contínuo a água e comida, assegurando que o transporte seja conduzido com sensibilidade e cuidado.

Ao adotar essas medidas, as empresas de aviação não apenas demonstram seu compromisso com o bem-estar dos animais de estimação, mas também asseguram a confiança e a segurança dos passageiros que optam por viajar com seus companheiros.



**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador Wellington Fagundes

Diante da urgência e da relevância deste tema, contamos com o apoio das Senadoras e dos Senadores para a rápida aprovação desta matéria.

Sala das Sessões,

**Senador WELLINGTON FAGUNDES**

---

## 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>



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 1474, DE 2024

Estabelece condições e critérios mínimos para o manejo de animais domésticos por empresas de transporte coletivo de passageiros nos modais aéreo, terrestre e aquaviário, e dá outras providências.

**AUTORIA:** Senador Randolfe Rodrigues (S/Partido/AP)



[Página da matéria](#)

Minuta

## PROJETO DE LEI N° , DE 2024

Estabelece condições e critérios mínimos para o manejo de animais domésticos por empresas de transporte coletivo de passageiros nos modais aéreo, terrestre e aquaviário, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Esta lei dispõe sobre os critérios mínimos para o transporte de animais domésticos em veículos coletivos de passageiros nos modais aéreo, terrestre e aquaviário, e dá outras providências.

*Parágrafo único.* Esta lei não dispõe sobre o transporte de animais em veículos de carga para quaisquer fins.

**Art. 2º** O transporte de animais domésticos deverá atender, no mínimo, os seguintes critérios:

I – as empresas responsáveis pelo transporte coletivo de pessoas devem providenciar a aquisição, ou adaptação de suas unidades veiculares – aeronaves, ônibus interestaduais, embarcações e congêneres –, de câmaras oxigenadas, iluminadas, com conforto térmico, compartimentos de disponibilização de alimentação e água, e dispositivos ou travas para as caixas de transporte, para o acondicionamento dos animais que seguirão viagem fora da cabine de passageiros;

II – é obrigatório o uso de solução que forneça, de forma digital e remota, a localização do animal e a verificação de seus principais sinais vitais, a exemplo de batimentos cardíacos e respiração;

III – as empresas aéreas de aviação comercial, as viações de ônibus interestadual e as companhias de navegação que realizam transporte interestadual de passageiros deverão contar com os serviços de um veterinário



responsável que responda pelo cumprimento das normas, ergonomia, adequação de procedimentos e treinamento das tripulações e equipes quanto às condições de transporte e ao manejo dos animais;

IV – as caixas de transporte dos animais de estimação, independentemente de se realizar na cabine de passageiros ou nas câmaras de acondicionamento, deverão considerar o bem-estar do animal, e observar o seguinte:

a) na horizontal, deverá ter medida no mínimo 50% maior que seu tamanho e possibilitar sua movimentação em círculos; e

b) na vertical, a medida deve permitir que o animal fique na posição de pé e na posição sentada natural, sem limitações.

**Art. 3º** O desrespeito às normas previstas nesta lei ou em qualquer legislação federal ou estadual vigente de proteção aos animais sujeita as empresas infratoras a multas e penalidades, a serem definidas pela agência reguladora responsável pelo modo de transporte no país.

**Art. 4º** Fica preservado o direito ao embarque de cães-guias na cabine de passageiros em acompanhamento às pessoas com deficiência em quaisquer hipóteses, devendo a transportadora efetuar os ajustes necessários para manter o conforto e segurança dos passageiros e dos animais nos referidos casos.

**Art. 5º** Caberá às agências reguladoras mencionadas no art. 3º:

I – publicar, no prazo de seis meses a contar da vigência desta lei, regulamentação detalhada e atualizada a respeito da matéria;

II – expedir normas infralegais em todos os pontos omissos, dirimindo controvérsias;

III – apurar, estipular e aplicar as multas e penalidades de que trata o art. 3º;

IV – fiscalizar o cumprimento desta lei.



**Art. 6º** Esta lei entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

As ocorrências de casos de maus tratos a animais domésticos por parte das transportadoras brasileiras, a exemplo das companhias aéreas, vêm se tornando cada vez mais frequentes nos últimos anos.

Problemas de manejo equivocado ou descuidado, locais e acondicionamento inadequados, falta de preparo das equipes envolvidas, entre outros, evidenciam a falta de uma regulamentação mais rígida e eficaz no combate ao crescimento dos casos de animais perdidos, lesionados, ou mesmo ocorrência de óbitos durante o transporte.

Os animais domésticos são seres vivos, como nós, e muitas vezes considerados os melhores amigos do homem. Não podemos observar calados situações como a do cão Joca, que perdeu sua vida recentemente por uma situação que podia ser facilmente evitada.

Não por outra razão, o art. 225, VII, da Constituição Federal determina:

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

.....  
VII - proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade.  
.....

Por isso, é necessário que esta Casa, por dever constitucional, tome providências para evitar casos como o do cachorro Joca. O animal perdeu sua vida ao ser enviado para o destino errado pela empresa aérea contratada, despachado de volta a ponto de origem como se fosse uma bagagem extraviada, ignorando o fato de que o cão não suportaria o tempo extra de viagem, desprovido de água, alimentação e condições mínimas de sobrevivência.



fn2024-04091

Assinado eletronicamente por Sen. Randolfe Rodrigues

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6625487500>

Portanto, faz-se necessária a regulamentação do assunto, para que as transportadoras se adequem a procedimentos de cuidados e segurança no transporte de animais.

No caso do transporte aéreo, já existe competência específica para que a Agência Nacional de Aviação Civil regule a questão. Em seu rol de competências, existe dispositivo incumbindo a agência para tratar sobre o assunto, mas há uma lacuna no nível legal capaz de promover de vez a positividade de direitos mínimos dos animais, ao menos quanto ao transporte. De forma análoga, pouco se regulamentou o tema nos demais modos de transporte.

O presente projeto de lei tem a missão de fincar condições dignas e claras para o transporte aéreo, terrestre e aquaviário de animais de estimação de trato doméstico, refletindo as preocupações de seus donos e tutores, desamparados na esfera legal.

Pretendemos, assim, promover um avanço significativo no tratamento ético e respeitoso a esses seres, atendendo aos anseios da sociedade por maior proteção à vida animal.

Sala das Sessões,

Senador RANDOLFE RODRIGUES



*fn2024-04091*

Assinado eletronicamente por Sen. Randolfe Rodrigues

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6625487500>

---

# LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88  
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>



CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMA**  
(ao PL 1474/2024)

Dê-se nova redação às alíneas “a” e “b” do inciso IV do *caput* do art. 2º; e acrescente-se alínea “c” ao inciso IV do *caput* do art. 2º do Projeto, nos termos a seguir:

“Art. 2º .....

.....

IV - .....

- a) na horizontal, deverá ter medida no mínimo 50% maior que seu tamanho e possibilitar sua movimentação em círculos;
- b) na vertical, a medida deve permitir que o animal fique na posição de pé e na posição sentada natural, sem limitações; e
- c) **deverão receber dispositivos de fixação à estrutura da aeronave, semelhantes aos cintos de segurança dos passageiros.”**

### JUSTIFICAÇÃO

O artigo 2º do presente projeto de lei trata dos critérios que deverão ser seguidos no transporte de animais domésticos, sendo que o inciso IV trata especificamente das caixas de transporte desses animais, determinando as medidas mínimas necessárias.

Entretanto, o dispositivo não cita as condições de segurança dessa caixa, sendo assim que a presente emenda atua: garantindo que as caixas deverão receber dispositivos de fixação à estrutura da aeronave, semelhantes aos cintos de segurança dos passageiros, para evitar deslocamentos em casos de turbulências e do momento do pouso e decolagem, que possam vir a machucar o animal.



---

Sala da comissão, 9 de maio de 2024.

**Senador Weverton**  
**(PDT - MA)**



Assinado eletronicamente, por Sen. Weverton

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8234243971>



CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº        - CMA**  
(ao PL 1474/2024)

Dê-se ao inciso I do *caput* do art. 5º do Projeto a seguinte redação:

“**Art. 5º** .....

I – publicar, no prazo de seis meses a contar da vigência desta lei, regulamentação detalhada e atualizada a respeito da matéria, **devendo constar detalhamento específico relativo às indenizações exigidas em caso de dano à saúde ou morte do animal doméstico transportado;**

.....”

### JUSTIFICAÇÃO

A legislação vigente que trata do transporte de animais, especificamente a PORTARIA Nº 12.307/SAS, DE 25 DE AGOSTO DE 2023, que “dispõe sobre as condições gerais para o transporte de animais aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros, doméstico e internacional”, estabelece em seu artigo 11:

“Nos casos de dano causado ao animal de estimação ou de assistência emocional no decorrer do transporte, o transportador aéreo deverá indenizar o passageiro na forma do disposto no Capítulo III da Resolução ANAC nº 400, de 13 de dezembro de 2016.”

Ocorre que os artigos referenciados na resolução nº 400 citada acima, especificamente os artigos 32, 33 e 34 tratam claramente do ressarcimento de



danos e extravio de bagagem, não fazendo nenhuma referência explícita aos animais domésticos.

É lícito que os animais domésticos, como seres vivos, não podem ser submetidos aos mesmos tratamentos que as bagagens e por esse motivo, a legislação é omissa e precisa ser atualizada.

A presente emenda se propõe a exigir da Agência Reguladora que faça essa diferenciação clara, atualizando a legislação e criando dispositivos específicos para as indenizações em caso de danos causados à saúde dos animais transportados.

Sala da comissão, 9 de maio de 2024.

**Senador Weverton**  
**(PDT - MA)**





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Senador Mecias de Jesus

**EMENDA Nº - CMA**  
(ao PL 1474/2024)

O art. 2º do Projeto de Lei nº 1.474, de 2024, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso V:

“Art. 2º .....

.....

V - as empresas responsáveis pelo transporte deverão designar funcionário dedicado ao acompanhamento dos animais que viajarem fora da cabine de passageiros, que deverá disponibilizar meio de comunicação permanente com os tutores ou responsáveis pelos animais e fornecer imagens e vídeos sempre que solicitados.

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda visa aprimorar o PL 1.474, de 2024, que estabelece condições e critérios mínimos para o manejo de animais domésticos por empresas de transporte, garantindo segurança e bem-estar dos animais durante o transporte.

Medidas simples poderiam ter evitado a catástrofe ocorrida com o cachorro Joca. Estamos no século XXI, onde a comunicação é ininterrupta e as ferramentas de comunicação estão disponíveis, acessíveis e de baixo custo.

Assim, proponho emenda para que as empresas responsáveis pelo transporte designem funcionário dedicado ao acompanhamento dos animais que viajam fora da cabine de passageiros. Este deverá disponibilizar meio de



comunicação permanente com os tutores ou responsáveis pelos animais e fornecer imagens e vídeos sempre que solicitados.

A designação de um funcionário dedicado para acompanhar os animais e disponibilizar comunicação constante com os tutores é uma medida que certamente poderia prevenir muitos incidentes. Além disso, o uso de tecnologia para fornecer imagens e vídeos dos animais durante a viagem é uma maneira eficaz de tranquilizar os tutores e garantir que seus animais estejam sendo bem cuidados.

Ademais, a solução aqui proposta não representa um peso para as empresas, nem adiciona custos relevantes, podendo ser imediatamente implementadas e certamente pode evitar outras tragédias com os animais de estimação que venham a viajar fora da cabine de passageiros.

É importante que a legislação acompanhe o avanço da sociedade e das tecnologias disponíveis, especialmente quando se trata de garantir o bem-estar dos animais. Espero que essa emenda seja considerada e implementada o mais rápido possível para evitar futuros dramas como o que aconteceu com o cachorro Joca.

Ante o exposto, demonstrando o compromisso do Poder Legislativo com a proteção dos animais domésticos, esperamos contar com o apoio dos Pares para aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 15 de maio de 2024.

**Senador Mecias de Jesus**  
**(REPUBLICANOS - RR)**





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Senador Mecias de Jesus

**EMENDA Nº - CMA**  
(ao PL 1474/2024)

O art. 2º do Projeto de Lei nº 1.474, de 2024, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 2º .....

.....

Parágrafo único. Na hipótese de envio para destino errado, fica proibida a realização de outra viagem do animal doméstico que viajar fora da cabine de passageiros, antes de transcorrido o período de 8 (oito) horas, ficando a empresa de transporte responsável pela hospedagem em creche ou outras instituição de cuidado, que forneçam adequada alimentação e tratamento, enquanto aguardar o horário da nova viagem.

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda visa aprimorar o PL 1.474, de 2024, que estabelece condições e critérios mínimos para o manejo de animais domésticos por empresas de transporte.

A catástrofe ocorrida com o cachorro Joca ganhou diversas páginas de notícias em todo o Brasil. Segundo noticiou a CNN<sup>[1]</sup>, “o veterinário do cachorro havia dado um atestado indicando que o animal estava apto a viajar pelo período de duas horas, mas com a falha da companhia aérea, Joca ficou 7 horas no trajeto”.

A mesma matéria<sup>[2]</sup> detalha bem o caso: “o cachorro embarcou ... de Guarulhos para o aeroporto de Sinop, no Mato Grosso, onde encontraria seu tutor, mas acabou sendo transportado para Fortaleza, no Ceará, devido



ao que a empresa definiu como uma falha operacional. Após ser informado do erro, quando desembarcou em Sinop, o tutor de Joca, o engenheiro João Fantazzini, optou por regressar ao Aeroporto de Guarulhos para se encontrar com o bichinho, que foi posteriormente alocado em uma aeronave na capital cearense com destino a São Paulo”. E continua: “Ainda segundo a Gol, após o pouso no Aeroporto de Guarulhos, os colaboradores da companhia foram “surpreendidos pelo falecimento do animal”.”

Pelo relato do caso, verifica-se que o problema foi o animal de estimação ter enfrentado duas longas viagens uma após a outra.

De forma a evitar que esse tipo de situação se repita, proponho emenda para que, na hipótese de envio para destino errado, fica proibida a realização de outra viagem do animal doméstico que viajar fora da cabine de passageiros, antes de transcorrido o período de 8 (oito) horas, ficando a empresa de transporte responsável pela hospedagem em creche ou outras instituição de cuidado, que forneçam adequada alimentação e tratamento, enquanto aguardar o horário da nova viagem.

Essa medida não apenas protege os animais de estimação de enfrentarem múltiplas viagens longas consecutivas, mas também assegura que eles recebam os cuidados necessários enquanto aguardam o próximo transporte. Isso pode ajudar a evitar situações estressantes e potencialmente perigosas para os animais, como a que levou ao falecimento de Joca.

Ante o exposto, demonstrando o compromisso do Poder Legislativo com a proteção dos animais domésticos, esperamos contar com o apoio dos Pares para aprovação desta emenda.

[1] <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/joca-morreu-eu-nao-vou-conseguir-pegar-ele-de-volta-afirma-tutor-do-cao-morto-em-vo/>

[2] Idem 1.



Sala da comissão, 15 de maio de 2024.

**Senador Mecias de Jesus**  
**(REPUBLICANOS - RR)**



Assinado eletronicamente, por Sen. Mecias de Jesus

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6256431360>



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 1510, DE 2024

Estabelece critérios para o transporte de animais de estimação aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros, doméstico e internacional.

**AUTORIA:** Senador Eduardo Gomes (PL/TO)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Eduardo Gomes

## PROJETO DE LEI N° , DE 2024

Estabelece critérios para o transporte de animais de estimação aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros, doméstico e internacional.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** É permitido o transporte de animais de estimação aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros, doméstico e internacional.

*Parágrafo Único.* Para viagens internacionais, deverá ser observada a legislação do país de origem ou para o qual a viagem se destine.

**Art. 2º** O transporte de animais de estimação de até cinquenta quilogramas na cabine de passageiros será realizado sem a necessidade de contêiner ou dispositivos semelhantes, desde que sigam os requisitos definidos nessa lei.

§ 1º Os animais de estimação poderão ser acomodados no piso ou no colo do seu tutor, desde que não incomode outros passageiros.

§ 2º É facultada a venda de um segundo assento vinculado ao bilhete original, desde que contíguo ao do tutor, de modo a facilitar a acomodação do animal a ser transportado.

§ 3º O transporte será limitado a um único animal de estimação por tutor e a cinco animais por cabine.

**Art. 3º** Para o transporte de animais de estimação a bordo será exigido:



I – certificado atualizado de vacinas;

II – certificado de vermifugação e aplicação de antipulgas por profissional veterinário; e

III – atestado de saúde emitido por profissional veterinário até dez dias antes do embarque.

**Art. 4º** É de responsabilidade integral do tutor o comportamento do animal de estimação por ocasião do processo de embarque e durante a viagem.

§ 1º É obrigatório o uso de coleira para todos os cães, além de focinheira para animais de estimação cuja regulamentação assim o exija.

§ 2º O animal de estimação deverá permanecer todo o tempo, obrigatoriamente, junto ao seu tutor.

§ 3º A transportadora poderá negar o embarque ou o seguimento da viagem ao tutor e ao seu animal de estimação caso seja constatada agressividade ou comportamento de risco que comprometa a sua segurança ou a de terceiros.

**Art. 5º** Fica facultada à empresa transportadora a cobrança de taxa específica para o transporte do animal de estimação.

**Art. 6º** A autoridade de aviação civil publicará, em até cento e oitenta dias, a relação dos tipos de animais de estimação permitidos para transporte, bem como as demais regulamentações necessárias.

**Art. 7º** Esta lei entra em vigor cento e oitenta dias após sua publicação oficial.

## JUSTIFICAÇÃO

Na última semana, o país se comoveu com a morte do cachorro Joca, que veio a óbito após erros de procedimento da companhia aérea responsável pelo transporte do animal de estimação. Essa triste situação trouxe à discussão a necessidade de se regulamentar a matéria, que atualmente está



basicamente por conta dos procedimentos adotados por cada transportadora, que não necessariamente são os mesmos.

A falta de regulamentação adequada pode resultar em situações desafiadoras tanto para os passageiros quanto para os próprios animais. Portanto, propomos a implementação de uma legislação que estabeleça diretrizes claras e uniformes para o transporte de animais domésticos a bordo de aeronaves, visando garantir o bem-estar e a segurança de todos os envolvidos.

Sem regulamentação, os padrões de cuidado e as condições em que os animais são transportados podem variar significativamente entre as companhias aéreas e até mesmo entre os voos da mesma empresa. A implementação de diretrizes específicas, com a importante participação da ANAC garantirá que os animais sejam transportados em condições adequadas, com espaço suficiente, ventilação adequada e acesso à água e comida, minimizando assim o estresse e o desconforto.

A criação de uma legislação nacional para o tema proporcionará padronização e clareza, garantindo que os passageiros saibam exatamente o que esperar ao viajar com seus animais de estimação, independentemente da companhia aérea escolhida.

Certos da importância e da urgência que o tema requer, contamos com o apoio das Senadoras e dos Senadores para a célere aprovação da matéria.

Sala das Sessões,

Senador EDUARDO GOMES



**4**

**REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 73 do Regimento Interno do Senado Federal, a criação de Subcomissão Temporária, composta de 5 (cinco) membros titulares e igual número de suplentes, para, no prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias, destinada a examinar a grave situação criada pela deterioração da BR 319, rodovia que viabiliza o contato da região Norte com o restante do território nacional, e sugerir providências para a solução, no menor tempo possível, para resolver esse problema, diante das dificuldades impostas aos moradores de toda essa região e dos problemas econômicos criados pela atual conjuntura.

Sala da Comissão, 11 de março de 2025.

**Senador Plínio Valério**  
**(PSDB - AM)**



**5**



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Lucas Barreto

## 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, que na Audiência Pública objeto do REQ 99/2024 - CI seja incluído o seguinte convidado:

- o Senhor Rodrigo Antonio de Agostinho Mendonça, Presidente do IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis.

### JUSTIFICAÇÃO

Foi aprovado em 12 de novembro de 2024 pela CI – Comissão de Serviços de Infraestrutura o Requerimento nº 99, de 2024, de minha autoria, que tem a seguinte ementa: Requer que sejam convidadas a comparecer a esta Comissão, a fim de prestar informações sobre estudos e reuniões realizadas para criação de Unidade de Conservação (UC) marinha na margem equatorial, constante da 2ª atualização de áreas e ações prioritárias para conservação do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima, Marina Silva, Ministra de Estado do Meio Ambiente e Mudança do Clima; Magda Chambriard, Presidente da Petrobras; Marcos Sampaio Olsen, Almirante de Esquadra e Comandante da Marinha; e Taisa Mara Morais Mendonça, Secretária de Meio Ambiente do Estado do Amapá.

No entanto, faz-se necessária também a presença do Presidente do IBAMA, tendo em vista suas atribuições e competências previstas na Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000 de 2000 que “regulamenta o art. 225, § 1º, incisos I, II, III e VII da Constituição Federal, institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação



da Natureza e dá outras providências” e na Lei nº 7.735, de 22 de fevereiro de 1989, que “dispõe sobre a extinção de órgão e de entidade autárquica, cria o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis e dá outras providências”.

A Margem Equatorial Brasileira é uma área de extrema importância estratégica para atividades econômicas, como a exploração de petróleo e gás em águas profundas, o que demanda equilíbrio entre desenvolvimento e preservação. A possível criação de uma UC nessa área impactará diretamente políticas públicas, licenciamentos ambientais e projetos de infraestrutura, exigindo transparência e diálogo com a sociedade.

É sabido que circulam informações não oficiais sobre a proposta de criação da UC, gerando incertezas em setores produtivos, comunidades locais e na opinião pública. O IBAMA, como órgão responsável pela gestão ambiental e pela implementação do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), detém informações técnicas e jurídicas essenciais para elucidar:

- A existência de estudos técnicos que embasem a proposta;
- O estágio atual do processo (se em análise, consulta pública ou deliberação);
- Os critérios adotados para delimitação da área e seus impactos socioeconômicos.

A audiência pública alinha-se ao princípio constitucional da publicidade dos atos administrativos (art. 37, CF/88) e ao direito da sociedade à informação qualificada. A presença do Presidente do IBAMA permitirá que esta Comissão cumpra seu papel fiscalizador (Art. 58, CF/88), garantindo que decisões de grande impacto sejam tomadas com base em dados técnicos e amplo debate.

Firmes nessas razões, não é demasiado ressaltar que a Margem Equatorial é palco de projetos de relevância nacional, como blocos de exploração



de petróleo licitados pela ANP. A criação de uma UC pode afetar diretamente esses empreendimentos, exigindo análise detalhada de compatibilidade entre metas ambientais e energéticas.

A audiência contribuirá para um diálogo equilibrado, assegurando que políticas ambientais não ignorem demandas sociais e econômicas.

Diante do exposto, a presença do Presidente do IBAMA é fundamental para dirimir dúvidas, evitar especulações e subsidiar esta Comissão em suas deliberações e atribuições. A iniciativa reforça o compromisso do Senado Federal com governança ambiental responsável e o desenvolvimento nacional integrado.

Sala da Comissão, 25 de março de 2025.

**Senador Lucas Barreto**  
**(PSD - AP)**



6



SENADO FEDERAL

**REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 57/2024 - CI sejam incluídos os seguintes convidados:

- representante Eldorado Brasil Celulose.;
- representante Cedro Participações..

Sala da Comissão, 26 de março de 2025.

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

7



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Esperidião Amin

## REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de instruir o PL 3220/2019, que “altera o parágrafo único do art. 73 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, e dá outras providências sobre o direito de utilização e compartilhamento de postes, dutos, condutos ou servidão pelas prestadoras de serviços de telecomunicações de interesse coletivo, concessionárias de energia elétrica ou prestadoras de outros serviços de interesse público”.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- representante da Confederação Nacional dos Municípios (CNM);
- representante da Associação Brasileira de Distribuidores de Energia Elétrica (ABRADEE);
- representante da Conexis Brasil Digital;
- representante da TelComp;
- representante da ANEEL;
- representante da ANATEL;
- representante da Associação NEO;
- representante da Prefeitura de Florianópolis - SC.

## JUSTIFICAÇÃO

O Projeto ora discutido, pretende fixar diretrizes para o compartilhamento de infraestrutura pelos agentes que exploram serviços



públicos de telecomunicações e de energia elétrica sobre o direito de utilização e compartilhamento de postes.

Como se trata de matéria polêmica e com interesses que podem ser adversos, é de suma importância o debate com os diversos setores para melhores esclarecimentos e entender os principais pontos de cada setor, consideramos assim que o tema merece uma discussão mais ampla, nesse sentido, a audiência deve procurar exaurir os questionamentos para alcançarmos os objetivos da oportuna proposta do nobre senador Weverton.

Dada a importância do tema, propomos a realização de audiência pública junto à especialistas e assim, buscar a construção de soluções capazes de beneficiar a sociedade.

Diante de todo exposto, encareço as senhoras senadoras e aos senhores senadores o apoio para aprovação do presente requerimento.

Sala da Comissão, 2 de abril de 2025.

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



8



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Marcos Rogério

**REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Requeiro, nos termos do art. 90, inciso XIII, e art. 142 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de diligência externa nos estados brasileiros, com o objetivo de realizar um plano nacional de diligências nos trechos rodoviários atualmente sob regime de concessão.

**JUSTIFICAÇÃO**

As concessões rodoviárias representam instrumentos fundamentais para a melhoria da infraestrutura de transportes no país, permitindo a ampliação e modernização da malha viária nacional mediante investimentos privados. No entanto, para que cumpram efetivamente seu papel, é imprescindível o rigoroso acompanhamento da execução contratual, garantindo que os serviços prestados estejam em conformidade com os parâmetros técnicos, legais e contratuais estabelecidos.

Se de um lado as Agências Reguladoras e Departamentos especializados já executam esse papel, auditadas pelo Controle Interno e Externo, por outro, entende-se importante que esta Casa, diante da relevância do assunto, tomar conhecimento do estado da arte dessa desejada modernização mediante diligências *in loco*.

Pretende-se avaliar os diversos aspectos que asseguram a regularidade e a eficiência das concessões rodoviárias atualmente em vigor no país. Em primeiro lugar, será verificado o funcionamento prático das concessões, analisando se as



concessionárias estão operando de forma regular, contínua e com a estrutura mínima exigida contratualmente, garantindo a presença de equipes operacionais, centros de controle, bases de apoio e demais dispositivos previstos.

No que se refere ao atendimento ao usuário, a diligência buscará identificar se estão devidamente disponíveis os serviços obrigatórios, como os Serviços de Atendimento ao Usuário (SAU), socorro mecânico, atendimento pré-hospitalar, sinalização clara, limpeza da via, além de segurança patrimonial e viária em pontos críticos.

Será verificado ainda o cumprimento dos indicadores de desempenho previstos em contrato. Entre eles, destacam-se metas relacionadas à redução de acidentes, melhoria da fluidez do tráfego, tempo médio de atendimento em situações emergenciais, e outros indicadores estabelecidos como métricas de qualidade do serviço.

Adicionalmente, será objeto de análise a cobrança das tarifas de pedágio, pois há frequentes relatos de serem desproporcionais à qualidade dos serviços oferecidos nas rodovias.

Diante do exposto, e considerando que a realização dessas diligências se alinha aos princípios da eficiência, publicidade, economicidade e supremacia do interesse público, que regem a Administração Pública, conforme previsto no artigo 37 da Constituição Federal, peço aos Pares apoio na aprovação do presente Requerimento.

Sala da Comissão, 3 de abril de 2025.

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



9



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Marcos Rogério

## REQUERIMENTO Nº DE - CI

Requeiro, nos termos do art. 90, inciso XIII, e art. 142 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de diligência externa nos estados da Federação, com o objetivo de apurar, *in loco*, os problemas relacionados às concessões ferroviárias no Brasil, bem como identificar os pontos críticos da malha ferroviária nacional atualmente sob responsabilidade da iniciativa privada.

### JUSTIFICAÇÃO

Nas últimas décadas, diversas concessões ferroviárias foram firmadas com o propósito de ampliar a eficiência do transporte de cargas, fomentar o desenvolvimento regional e modernizar a infraestrutura logística do país. Contudo, o que se observa, em muitos casos, é o descumprimento de obrigações contratuais, o abandono de trechos estratégicos, a inexistência de investimentos prometidos, a ineficiência na gestão da malha concedida e, mais recentemente, a prática de cobranças excessivas de tarifas logísticas e pedágios indiretos, que oneram o setor produtivo, desestimulam o uso do modal ferroviário e impactam diretamente o custo Brasil.

Esses fatores têm gerado gargalos logísticos significativos, comprometendo o escoamento de mercadorias e a competitividade econômica de diversas regiões. Observa-se, em muitos trechos concedidos, a adoção de tarifas elevadas para o transporte ferroviário de cargas — o que inclui mecanismos contratuais que funcionam como pedágios indiretos — gerando um desequilíbrio entre o serviço prestado e o valor cobrado. Isso tem levado muitos



usuários a migrarem para o transporte rodoviário, mesmo com menor eficiência, devido à inviabilidade econômica do uso das ferrovias.

As diligências ora requeridas visam verificar *in loco* as condições das ferrovias concedidas, considerando aspectos como a conservação da infraestrutura, a segurança operacional, a funcionalidade dos trechos e a frequência de utilização.

Além disso, busca-se identificar os chamados pontos críticos da malha ferroviária. Esses pontos incluem trechos inoperantes ou ociosos, áreas com interferência urbana que inviabilizam a plena utilização da linha férrea, regiões sem manutenção adequada, ausência de terminais de carga e locais onde há desarticulação com outros modais logísticos, como portos e rodovias.

A realização dessas diligências *in loco* está, portanto, em total consonância com o interesse público e com os princípios da boa gestão, da transparência e da eficiência na aplicação dos recursos e políticas públicas.

Diante do exposto, requer-se o apoio dos Pares na aprovação do presente Requerimento, para que se viabilizem as diligências *in loco*, com a finalidade de contribuir para o aprimoramento da política nacional de transporte ferroviário, garantir maior efetividade nas concessões celebradas com a iniciativa privada e assegurar a modicidade tarifária no uso do modal ferroviário.

Sala da Comissão, 3 de abril de 2025.

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



10



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Marcos Rogério

## REQUERIMENTO Nº DE - CI

Requeiro, nos termos do art. 90, inciso XIII, e art. 142 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de diligência externa nos estados brasileiros, com o objetivo de se apurar, *in loco*, as condições técnicas, sociais, ambientais e econômicas nas regiões envolvidas em projetos de concessão de hidrovias no Brasil.

### JUSTIFICAÇÃO

Considerando que as hidrovias brasileiras representam relevância estratégica como modal de transporte sustentável e eficiente, e diante do avanço de projetos de concessão em diversas bacias hidrográficas do país, torna-se necessária a apuração acerca das reais condições da adequação da infraestrutura existente. O conhecimento direto e documentado das realidades regionais é condição fundamental para qualquer processo decisório transparente, eficaz e em consonância com os princípios constitucionais da eficiência, moralidade e interesse público.

Os processos de concessão em andamento têm levantado preocupações quanto aos valores financeiros envolvidos, que em alguns casos se mostram manifestamente abusivos, desproporcionais à capacidade econômica da região e à viabilidade prática dos serviços a serem prestados.

Essas diligências são essenciais para que se possa verificar, de forma objetiva e concreta, o andamento dos processos de concessão atualmente em curso.



A presença *in loco* permitirá uma visão realista das condições de operação e das necessidades de ajuste nos contratos e projetos envolvidos.

Diante do exposto, peço apoio aos Pares na aprovação do presente Requerimento.

Sala da Comissão, 3 de abril de 2025.

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



11



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Marcos Rogério

## REQUERIMENTO Nº DE - CI

Requeiro, nos termos do art. 90, inciso XIII, e art. 142 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de diligência externa nos estados brasileiros, com o objetivo de fiscalizar e levantar informações relacionadas às concessões no setor aeroportuário.

### JUSTIFICAÇÃO

O processo de concessão de aeroportos no Brasil tem representado uma importante mudança na forma de gestão da infraestrutura aeroportuária, com o objetivo de modernizar os serviços, atrair investimentos privados e proporcionar maior eficiência ao sistema. No entanto, apesar dos avanços pontuais observados, vêm sendo denunciadas e reiteradamente constatadas distorções graves no modelo implementado, com consequências negativas diretas ao interesse público, em especial quanto aos preços excessivamente elevados praticados pelas concessionárias.

Em diversas unidades da federação, tem-se verificado a cobrança de valores considerados abusivos, tanto em taxas de embarque quanto em serviços e produtos oferecidos dentro dos terminais, como estacionamento, alimentação e transporte. Há relatos de aeroportos onde a tarifa de embarque ultrapassa R\$ 150,00 por passageiro, valor desproporcional à realidade econômica da maioria da população brasileira. Estacionamentos com tarifas superiores a R\$ 30,00 por hora e



serviços básicos com valores superiores aos praticados em áreas urbanas centrais também contribuem para a percepção de exploração econômica do usuário.

Ademais, os aumentos sucessivos e mal justificados dessas tarifas não são acompanhados, em muitos casos, da devida melhoria nos serviços prestados ou da conclusão das obras e investimentos previstos nos contratos de concessão. Em certos terminais, obras foram paralisadas ou entregues com atraso, mesmo com repasses e reajustes previamente autorizados. Essa situação compromete a infraestrutura aeroportuária e gera insegurança jurídica e contratual.

Outro ponto preocupante é a falta de mecanismos eficazes de controle, transparência e prestação de contas por parte das concessionárias. Muitas informações relevantes sobre os custos operacionais, cronogramas de obras e critérios para definição das tarifas sequer são disponibilizadas ao público, dificultando a atuação fiscalizatória dos órgãos competentes e da sociedade.

A realização de diligência *in loco* se justifica, portanto, como meio legítimo e necessário de apuração direta dos fatos, possibilitando a escuta de gestores locais, representantes das concessionárias, usuários, órgãos reguladores e demais partes interessadas. O objetivo é subsidiar esta Comissão com informações circunstanciais que permitam avaliar a legalidade, a moralidade e a eficiência da execução dos contratos de concessão, especialmente à luz do princípio da modicidade tarifária e do interesse público.

Diante do exposto, peço aos Pares apoio na aprovação do presente Requerimento.

Sala da Comissão, 3 de abril de 2025.

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

