



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE

PAUTA DA 5ª REUNIÃO

(3ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura)

**01/04/2025
TERÇA-FEIRA
às 09 horas**

**Presidente: Senador Fabiano Contarato
Vice-Presidente: Senadora Leila Barros**



Comissão de Meio Ambiente

**5ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 01/04/2025.**

5ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA

terça-feira, às 09 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PL 13/2022 (Tramita em conjunto com: PL 1903/2024, PL 1474/2024 e PL 1510/2024) - Não Terminativo -	SENADORA MARGARETH BUZETTI	7
2	PL 5927/2023 - Não Terminativo -	SENADOR BETO FARO	76
3	PDL 577/2020 - Não Terminativo -	SENADOR OTTO ALENCAR	94

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE - CMA

PRESIDENTE: Senador Fabiano Contarato

VICE-PRESIDENTE: Senadora Leila Barros

(17 titulares e 17 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE
Bloco Parlamentar Democracia(MDB, PSDB, PODEMOS, UNIÃO)			
Confúcio Moura(MDB)(11)(1)	RO 3303-2470 / 2163	1 Alessandro Vieira(MDB)(9)(11)	SE 3303-9011 / 9014 / 9019
Giordano(MDB)(11)(1)	SP 3303-4177	2 Marcio Bittar(UNIÃO)(11)	AC 3303-2115 / 2119 / 1652
Jayme Campos(UNIÃO)(3)(11)	MT 3303-2390 / 2384 / 2394	3 Styvenson Valentim(PSDB)(3)(11)	RN 3303-1148
Zequinha Marinho(PODEMOS)(8)(11)	PA 3303-6623	4 VAGO	
Plínio Valério(PSDB)(12)(10)(11)	AM 3303-2898 / 2800	5 VAGO(10)	
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PSB, PSD)			
Eliziane Gama(PSD)(4)	MA 3303-6741	1 Irajá(PSD)(4)	TO 3303-6469 / 6474
Margareth Buzetti(PSD)(4)	MT 3303-6408	2 Mara Gabrilli(PSD)(4)	SP 3303-2191
Otto Alencar(PSD)(4)	BA 3303-3172 / 1464 / 1467	3 Vanderlan Cardoso(PSD)(4)	GO 3303-2092 / 2099
Cid Gomes(PSB)(4)	CE 3303-6460 / 6399	4 Nelsinho Trad(PSD)(15)(13)(14)	MS 3303-6767 / 6768
Bloco Parlamentar Vanguarda(PL, NOVO)			
Jaime Bagattoli(PL)(2)	RO 3303-2714	1 Rogerio Marinho(PL)(2)	RN 3303-1826
Marcos Rogério(PL)(2)	RO 3303-6148	2 Jorge Seif(PL)(16)	SC 3303-3784 / 3756
Wellington Fagundes(PL)(2)	MT 3303-6219 / 3778 / 3772 / 6209 / 6213 / 3775	3 VAGO	
Bloco Parlamentar Pelo Brasil(PDT, PT)			
Leila Barros(PDT)(5)(17)	DF 3303-6427	1 Paulo Paim(PT)(5)(17)	RS 3303-5232 / 5231 / 5230 / 5235
Fabiano Contarato(PT)(5)(17)	ES 3303-9054 / 6743	2 Jaques Wagner(PT)(5)	BA 3303-6390 / 6391
Beto Faro(PT)(5)(17)	PA 3303-5220	3 Augusta Brito(PT)(18)	CE 3303-5940
Bloco Parlamentar Aliança(PP, REPUBLICANOS)			
Tereza Cristina(PP)(6)	MS 3303-2431	1 Luis Carlos Heinze(PP)(6)	RS 3303-4124 / 4127 / 4129 / 4132
Mecias de Jesus(REPUBLICANOS)(6)	RR 3303-5291 / 5292	2 Hamilton Mourão(REPUBLICANOS)(6)	RS 3303-1837

- (1) Em 18.02.2025, os Senadores Confúcio Moura e Giordano foram indicados membros titulares, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 16/2025-GLMDB).
- (2) Em 18.02.2025, os Senadores Jaime Bagattoli, Marcos Rogerio e Wellington Fagundes foram designados membros titulares, e o Senador Rogerio Marinho membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 8/2025-BLVANG).
- (3) Em 18.02.2025, o Senador Jayme Campos foi designado membro titular, e o Senador Marcio Bittar membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 12/2025-GLUNIAO).
- (4) Em 18.02.2025, os Senadores Eliziane Gama, Margareth Buzetti, Otto Alencar e Cid Gomes foram designados membros titulares, e os Senadores Irajá, Mara Gabrilli e Vanderlan Cardoso membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 4/2025-GSEGAMA).
- (5) Em 18.02.2025, os Senadores Fabiano Contarato, Beto Faro e Leila Barros foram designados membros titulares, e os Senadores Augusta Brito e Jaques Wagner membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 26/2025-GLPDT).
- (6) Em 18.02.2025, os Senadores Tereza Cristina e Mecias de Jesus foram designados membros titulares e os Senadores Luis Carlos Heinze e Hamilton Mourão, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Aliança, para compor a comissão (Of. nº 2/2025-BLALIAN).
- (7) Em 19.02.2025, a Comissão reunida elegeu os Senadores Fabiano Contarato e Leila Barros Presidente e Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (Of. nº 001/2025-CMA).
- (8) Em 19.02.2025, o Senador Zequinha Marinho foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 010/2025-GLPODEMOS).
- (9) Em 19.02.2025, o Senador Alessandro Vieira foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 22/2025-GLMDB).
- (10) Em 19.02.2025, o Senador Plínio Valério foi designado membro titular e o Senador Styvenson Valentim, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 001/2025-GLPSDB).
- (11) Em 19.02.2025, os Senadores Confúcio Moura, Giordano, Jayme Campos e Zequinha Marinho foram designados membros titulares, e os Senadores Alessandro Vieira, Marcio Bittar e Styvenson Valentim membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 6/2025-BLDEM).
- (12) Em 11.03.2025, o Senador Plínio Valério foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 17/2025-BLDEM).
- (13) Em 12.03.2025, a Senadora Zenaide Maia foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 8/2025-GSEGAMA).
- (14) Em 12.03.2025, a Senadora Zenaide Maia deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 009/2025-GSEGAMA).
- (15) Em 18.03.2025, o Senador Nelsinho Trad foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 014/2025-GSEGAMA).
- (16) Em 21.03.2025, o Senador Jorge Seif foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 22/2025-BLVANG).
- (17) Em 25.03.2025, os Senadores Leila Barros, Fabiano Contarato e Beto Faro foram designados membros titulares, e o Senador Paulo Paim membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 32/2025-GLPDT).
- (18) Em 26.03.2025, a Senadora Augusta Brito foi designada membro suplente, pelo Bloco Pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 34/2025-GLPDT).

REUNIÕES ORDINÁRIAS: TERÇAS-FEIRAS 09:00
 SECRETÁRIO(A): AIRTON LUCIANO ARAGÃO JÚNIOR
 TELEFONE-SECRETARIA: 61 33033284
 FAX:

TELEFONE - SALA DE REUNIÕES: 3303-3285
 E-MAIL: cma@senado.leg.br



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA

3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
57ª LEGISLATURA

Em 1 de abril de 2025
(terça-feira)
às 09h

PAUTA

5ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE - CMA

	Deliberativa
Local	Anexo II, Ala Senador Nilo Coelho, Plenário nº 6

Atualizações:

1. Alteração para o Plenário 6 (28/03/2025 18:10)

PAUTA

ITEM 1

TRAMITAÇÃO CONJUNTA **PROJETO DE LEI Nº 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 Nº 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 Nº 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 nos termos do substitutivo**Observações:**

1. A matéria será apreciada pela Comissão de Serviços de Infraestrutura.
2. Em 05/09/2024, foi realizada audiência pública destinada a instruir a matéria.

ITEM 2**PROJETO DE LEI Nº 5927, DE 2023****- Não Terminativo -**

Altera a Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, para incentivar e promover a produção de biocombustível no âmbito da agricultura familiar.

Autoria: Senador Jader Barbalho**Relatoria:** Senador Beto Faro**Relatório:** Pela aprovação do Projeto de Lei nº 5.927 de 2023 e da Emenda 1-CRA.**Observações:**

1. A matéria foi apreciada pela Comissão de Agricultura e Reforma Agrária, com parecer favorável ao Projeto com a Emenda 1-CRA.
2. A matéria ainda será apreciada pela Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa.

Textos da pauta:[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)[Parecer \(CRA\)](#)[Relatório Legislativo \(CMA\)](#)**ITEM 3****PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 577, DE 2020****- Não Terminativo -**

Susta, nos termos do inciso V do art. 49 da Constituição Federal, o Decreto nº 10.576, de 14 de dezembro de 2020, que dispõe sobre a cessão de uso de espaços físicos em corpos d'água de domínio da União para a prática da aquicultura.

Autoria: Senador Paulo Rocha, Senador Paulo Paim, Senador Jaques Wagner**Relatoria:** Senador Otto Alencar**Relatório:** Pela aprovação**Observações:**

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

Textos da pauta:[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)[Relatório Legislativo \(CMA\)](#)

1



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



[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 justificção 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 viagens 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 subsequente 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



[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 justificção 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 aderir-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 subsequente 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 Nº , 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 viagens 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.



fn2024-04091

Assinado eletronicamente por Sen. Randolfe Rodrigues

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

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 posituação 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^[1], “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^[2] 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-voo/>

[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 Nº , 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



2



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 5927, DE 2023

Altera a Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, para incentivar e promover a produção de biocombustível no âmbito da agricultura familiar.

AUTORIA: Senador Jader Barbalho (MDB/PA)



[Página da matéria](#)

**PROJETO DE LEI Nº , DE 2023**

Altera a Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, para incentivar e promover a produção de biocombustível no âmbito da agricultura familiar.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º

.....

V - estimular e promover a aquisição de matérias-primas produzidas pelos agricultores familiares destinadas à produção de biocombustíveis;

VI – assegurar a assistência técnica para os agricultores familiares fornecedores de matérias-primas inseridos nas cadeias produtivas dos biocombustíveis;

VII - promover geração de renda e emprego no âmbito da agricultura familiar;

VIII - garantir percentual mínimo de participação na comercialização dos biocombustíveis aos detentores do Selo Biocombustível Social;

IX - estabelecer condições para garantir a participação da agricultura familiar no fornecimento das matérias-primas para a produção de biocombustíveis.

.....

Art. 3º

.....



**SENADO FEDERAL****Gabinete do Senador JADER BARBALHO (MDB/PA)**

VII – incentivo à participação da agricultura familiar, nos termos da Lei nº 11.326, de 24 de julho de 2006, na cadeia de produção de biocombustíveis.

.....“ (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Os biocombustíveis são fontes de energia consideradas alternativas, por serem de caráter renovável e apresentarem baixos índices de emissão de poluentes para a atmosfera, produzindo menos impactos ambientais do que as formas comuns de energia. São produzidos a partir da biomassa, que é a matéria orgânica derivada de produtos de origem animal ou vegetal, principalmente vindas do meio rural.

O Brasil foi pioneiro, em nível mundial, na criação de políticas públicas para o desenvolvimento e a comercialização dos biocombustíveis. Um exemplo desse cenário foi a criação do Programa Nacional do Álcool (ProÁlcool), que fomentou a participação dos biocombustíveis na matriz energética brasileira e diminuiu a dependência do país com relação ao petróleo.

Mais recentemente, em 2020, o Governo Federal publicou o Decreto nº 10.527, de 22 de outubro de 2020, que criou o Selo Biocombustível Social, concedendo benefícios fiscais aos produtores que adquirem matéria-prima utilizada na obtenção do biodiesel de agricultores familiares.

Incentivar e promover a participação da agricultura familiar na produção do biocombustível poderá contribuir para aumentar a geração de renda e de emprego no campo, bem como para manter as pessoas no campo, conferindo maior dinamismo e elevando o desenvolvimento socioeconômico de cada região.

Para se ter ideia do potencial, dados divulgados pelo último Censo Agropecuário 2017-2018 mostram que o Brasil possui aproximadamente 2,4 milhões de estabelecimentos rurais baseados na agricultura familiar. Desse total, aproximadamente, 77 mil famílias de agricultores familiares fornecem,



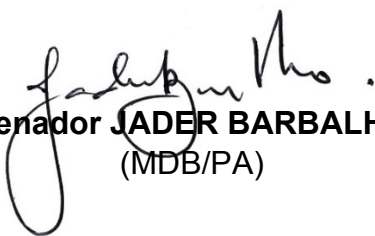
**SENADO FEDERAL****Gabinete do Senador JADER BARBALHO (MDB/PA)**

atualmente, o equivalente a R\$ 6 bilhões em biomassa vegetal ou animal para a produção do biocombustível.

Como existem novos biocombustíveis, entre eles o diesel verde, a bioquerosene (BioQAV), o biogás e o hidrogênio, obtidos a partir de outras matérias-primas oriundas do meio rural, esse tipo de incentivo adquire maior relevância ainda.

Portanto, devido à importância desse projeto de lei para o aumento da matriz energética do Brasil e por sua relevância social e econômica, solicito o apoio dos ilustres Pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 07 de novembro de 2023.


Senador JADER BARBALHO
(MDB/PA)



LEGISLAÇÃO CITADA

- Decreto nº 10.527, de 22 de Outubro de 2020 - DEC-10527-2020-10-22 - 10527/20
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:decreto:2020;10527>
- Lei nº 11.326, de 24 de Julho de 2006 - Lei da Agricultura Familiar - 11326/06
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2006;11326>
- Lei nº 13.576, de 26 de Dezembro de 2017 - LEI-13576-2017-12-26 - 13576/17
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2017;13576>



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 23, DE 2024

Da COMISSÃO DE AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA, sobre o Projeto de Lei nº 5927, de 2023, do Senador Jader Barbalho, que Altera a Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, para incentivar e promover a produção de biocombustível no âmbito da agricultura familiar.

PRESIDENTE: Senador Alan Rick

RELATOR: Senador Sergio Moro

03 de julho de 2024



PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA, sobre o Projeto de Lei (PL) nº 5.927, de 2023, do Senador Jader Barbalho, que *altera a Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, para incentivar e promover a produção de biocombustível no âmbito da agricultura familiar*.

Relator: Senador **SERGIO MORO**

I – RELATÓRIO

Chega para exame na Comissão de Agricultura e Reforma (CRA) o Projeto de Lei (PL) nº 5.927, de 2023, de autoria do Senador JADER BARBALHO, que *altera a Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, para incentivar e promover a produção de biocombustível no âmbito da agricultura familiar*.

Constituído de dois artigos, o art. 1º do PL acrescenta, no art. 1º da Lei nº 13.576, de 2017, aos objetivos da RenovaBio os incisos V a IX, para estimular a produção pela agricultura familiar de matérias-primas para a produção de biocombustíveis.

O art. 1º do PL acrescenta ainda, aos seis princípios da Renovabio, tratados no art. 3º da Lei, um sétimo, ***para incentivar a participação da agricultura familiar***, nos termos da Lei nº 11.326, de 24 de julho de 2006, na cadeia de produção de biocombustíveis.

O art. 2º da Proposição trata da cláusula de vigência.

Na Justificação do PL, o autor destaca o pioneirismo do Brasil, na criação do Proálcool, e mais recentemente a edição do Decreto nº 10.527, de 22 de outubro de 2020, que trata do Selo Biocombustível Social (SBS), concedendo benefícios fiscais aos produtores que adquirem matéria-prima

utilizada na obtenção do biodiesel de agricultores familiares. Adicionalmente, informa que dados do Censo Agropecuário 2017, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), mostram que aproximadamente, 77 mil famílias de agricultores familiares fornecem atualmente, o equivalente a R\$ 6 bilhões em biomassa vegetal ou animal para a produção do biocombustível.

O PL nº 5.927, de 2023, foi distribuído para análise Comissão de Agricultura e Reforma Agrária (CRA), Comissão de Meio Ambiente (CMA) e Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), à qual caberá a deliberação terminativa.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Quanto ao mérito, nos termos do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à CRA opinar sobre proposições pertinentes à agricultura familiar (inciso IV) e políticas de apoio às pequenas e médias propriedades rurais (inciso XVII).

Foi a Lei nº 11.097, de 13 de janeiro de 2005, que introduziu o biodiesel na matriz energética brasileira, alterando a Lei da Política Energética Nacional.

Nove anos depois a Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, dispôs sobre a adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel comercializado com o consumidor final, e em seu art. 3º definiu que o biodiesel necessário à adição obrigatória ao óleo diesel deverá ser fabricado preferencialmente a partir de matérias-primas produzidas pela agricultura familiar, e que caberá ao Poder Executivo federal estabelecer mecanismos para assegurar sua participação prioritária na comercialização no mercado interno.

A Lei nº 13.576, de 2017, instituiu a Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), como parte integrante da Política Energética Nacional, disciplinada na Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.

Na Lei da Renovabio, o *caput* do art. 27 já dispõe que, “na comercialização de biodiesel por meio de leilões públicos, deverão ser estabelecidos mecanismos e metas para assegurar a participação prioritária de produtores de biodiesel de pequeno porte e de agricultores familiares”.

O § 2º do art. 27 determina que, para a definição de produtores de pequeno porte, aplica-se o disposto na Lei nº 11.326, de 24 de julho de 2006, que estabelece as diretrizes para a formulação da Política Nacional da Agricultura Familiar e Empreendimentos Familiares Rurais.

É o Decreto nº 9.365, de 8 de maio de 2018, que regulamenta o art. 27, § 1º, da Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, para estabelecer as condições para a participação dos produtores de pequeno porte na comercialização de biodiesel por meio de leilões públicos.

Atualmente, é o Decreto nº 10.527, de 22 de outubro de 2020, que trata do Selo Biocombustível Social (SBS), originalmente criado em 2004.

A Resolução nº 857, de 28 de outubro de 2021, da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), é que atualmente dispõe sobre as regras de comercialização de biodiesel para atendimento da adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel comercializado com o consumidor final, estabelecido na Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014.

A página na internet do Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar (MDA) possui links para dois Boletins Técnicos do Selo Biocombustível Social, sendo o último de 2020/2021. Segundo esse Boletim, a produção de biodiesel em 2021 foi de 6,7 bilhões de litros.

A produção de biodiesel está concentrada nas regiões Sul e Centro-Oeste (84,89%), distribuída principalmente em quatro estados: Rio Grande do Sul (27,43%), Mato Grosso (19,53%), Paraná (18,10%) e Goiás (14,26%), que juntos produziram 79,32% de todo biodiesel em 2021.

Em 2021, foram comercializados R\$ 8,8 bilhões em matéria-prima da agricultura familiar, atingindo o maior valor da série histórica, com aumento de 48,5% no valor de aquisições quando comparadas com o ano de 2020. A principal matéria-prima utilizada para a produção de biodiesel no Brasil, em 2021, foi o óleo de soja (72,11%), seguido de outros materiais graxos.

Recebemos notas técnicas do Ministério de Minas e Energia (MME), com argumentos sugerindo que a inserção dos objetivos pretendidos com o PL nº 5.297, de 2023, na Lei da RenovaBio seria inadequada, por imputar em custos desconhecidos aos atores integrantes da cadeia produtiva de biocombustíveis, sobretudo do etanol, e porque é inexpressiva a participação de agricultores familiares na cadeia produtiva do etanol, que exige operações de plantio em maior escala produtiva, típicas de grandes produtores rurais.

A comercialização de biodiesel seguiu, entre 2007 e 2021, o modelo dos leilões públicos, mas a partir de 2022 estes foram substituídos por um novo modelo de comercialização baseado na contratação direta entre as partes, conforme a Resolução ANP nº 857, de 2021. Consideramos mais adequada a inclusão socioeconômica dos agricultores familiares e dos empreendimentos familiares rurais na cadeia produtiva do biodiesel.

Por tais razões, por sugestão do MME, e com a concordância do nobre Senador JADER BARBALHO, autor do PL, apresentamos emenda para promover as alterações pretendidas na Lei nº 13.033, de 2014.

III – VOTO

Pelo exposto, somos pela *aprovação* do Projeto de Lei nº 5.927, de 2023, com a seguinte emenda.

EMENDA Nº CRA

(ao Projeto de Lei nº 5.927, de 2023)

Dê-se à ementa e ao art. 1º do Projeto de Lei nº 5.927, de 2023, a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, para incentivar e promover a produção de matéria-prima pela agricultura familiar e sua inserção na cadeia produtiva do biodiesel.”

“**Art. 1º** A Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 3º** O Poder Executivo Federal deverá assegurar que a produção e uso do biodiesel necessário à adição obrigatória ao óleo diesel contribua para o fortalecimento da agricultura familiar nos termos do regulamento, observando as seguintes diretrizes:

I - estimular e promover a aquisição de matérias-primas produzidas pelos agricultores familiares destinadas à produção de biodiesel;

II – assegurar a assistência técnica para os agricultores familiares fornecedores de matérias-primas inseridos nas cadeias produtivas de biodiesel;

III - promover geração de renda e emprego no âmbito da agricultura familiar;

IV - estimular a participação na comercialização de biodiesel aos detentores do Selo Biocombustível Social;

V - estabelecer condições para garantir a participação da agricultura familiar no fornecimento das matérias-primas para a produção de biodiesel.

VI - incentivar a participação da agricultura familiar, nos termos da Lei nº 11.326, de 24 de julho de 2006, na cadeia de produção de biodiesel.’ (NR)”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

**Relatório de Registro de Presença****14ª, Extraordinária****Comissão de Agricultura e Reforma Agrária**

Bloco Parlamentar Democracia (MDB, UNIÃO)			
TITULARES		SUPLENTEs	
JAYME CAMPOS	PRESENTE	1. GIORDANO	
ALAN RICK	PRESENTE	2. SERGIO MORO	PRESENTE
FERNANDO FARIAS		3. IVETE DA SILVEIRA	PRESENTE
JADER BARBALHO		4. PROFESSORA DORINHA SEABRA	
SORAYA THRONICKE		5. WEVERTON	
IZALCI LUCAS	PRESENTE	6. MARCIO BITTAR	

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PT, PSD)			
TITULARES		SUPLENTEs	
SÉRGIO PETECÃO	PRESENTE	1. JUSSARA LIMA	PRESENTE
MARGARETH BUZETTI	PRESENTE	2. VANDERLAN CARDOSO	PRESENTE
ELIZIANE GAMA		3. ANGELO CORONEL	
BETO FARO	PRESENTE	4. JANÁINA FARIAS	PRESENTE
HUMBERTO COSTA	PRESENTE	5. TERESA LEITÃO	PRESENTE
CHICO RODRIGUES		6. FLÁVIO ARNS	PRESENTE

Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)			
TITULARES		SUPLENTEs	
JAIME BAGATTOLI	PRESENTE	1. WILDER MORAIS	
JORGE SEIF		2. LAÉRCIO OLIVEIRA	
MARCOS ROGÉRIO		3. FLAVIO AZEVEDO	

Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)			
TITULARES		SUPLENTEs	
IRENEU ORTH		1. TEREZA CRISTINA	PRESENTE
HAMILTON MOURÃO	PRESENTE	2. ESPERIDIÃO AMIN	PRESENTE

Não Membros Presentes

NELSINHO TRAD
CIRO NOGUEIRA
LUCAS BARRETO
ROMÁRIO
ZENAIDE MAIA
PAULO PAIM

DECISÃO DA COMISSÃO

(PL 5927/2023)

EM REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA REALIZADA NESTA DATA, A COMISSÃO DE AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA APROVA PARECER FAVORÁVEL AO PROJETO, COM A EMENDA 1-CRA, RELATADO PELO SENADOR SERGIO MORO.

03 de julho de 2024

Senador Alan Rick

Presidente da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, sobre o Projeto de Lei nº 5.927, de 2023, do Senador Jader Barbalho, que *altera a Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, para incentivar e promover a produção de biocombustível no âmbito da agricultura familiar.*

Relator: Senador **BETO FARO**

I – RELATÓRIO

Em análise na Comissão de Meio Ambiente (CMA) o Projeto de Lei (PL) nº 5.927, de 2023, que *altera a Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, para incentivar e promover a produção de biocombustível no âmbito da agricultura familiar.*

Composto por dois artigos, o art. 1º do PL acrescenta, no art. 1º da Lei nº 13.576, de 2017, aos objetivos da RenovaBio os incisos V a IX, para estimular a produção, pela agricultura familiar, de matérias-primas para a produção de biocombustíveis.

O art. 1º do PL acrescenta ainda, aos seis princípios da RenovaBio, tratados no art. 3º da Lei, um sétimo, para incentivar a participação da agricultura familiar, nos termos da Lei nº 11.326, de 24 de julho de 2006, na cadeia de produção de biocombustíveis.

O art. 2º prevê a vigência da lei resultante a partir de sua publicação.

Segundo seu autor, o Senador Jorge Barbalho, os biocombustíveis são fontes de energia de caráter renovável e produzem menos impactos ambientais, sendo o Brasil pioneiro na criação de políticas públicas para o

desenvolvimento e a comercialização de biocombustíveis, a exemplo da criação do Programa Nacional do Álcool (ProÁlcool).

Segundo a justificativa:

Incentivar e promover a participação da agricultura familiar na produção do biocombustível poderá contribuir para aumentar a geração de renda e de emprego no campo, bem como para manter as pessoas no campo, conferindo maior dinamismo e elevando o desenvolvimento socioeconômico de cada região.

Para se ter ideia do potencial, dados divulgados pelo último Censo Agropecuário 2017-2018 mostram que o Brasil possui aproximadamente 2,4 milhões de estabelecimentos rurais baseados na agricultura familiar. Desse total, aproximadamente, 77 mil famílias de agricultores familiares fornecem, atualmente, o equivalente a R\$ 6 bilhões em biomassa vegetal ou animal para a produção do biocombustível.

O projeto foi examinado inicialmente pela Comissão de Agricultura e Reforma Agrária (CRA), que aprovou relatório do Senador Sergio Moro favorável ao projeto, com uma emenda. Posteriormente à análise desta Comissão, será encaminhado à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão terminativa.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 102-F, incisos I, IV e V, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à CMA opinar sobre assuntos pertinentes à defesa do meio ambiente, especialmente proteção do meio ambiente, controle da poluição, conservação da natureza e defesa do solo, dos recursos naturais e genéticos, das florestas, da caça, da pesca, da fauna, da flora e dos recursos hídricos, à conservação e gerenciamento do uso do solo, bem como fiscalização dos alimentos e dos produtos e insumos agrícolas e pecuários, no tocante ao meio ambiente e ao desenvolvimento sustentável. Esses são assuntos relacionados ao PL em análise.

Deixamos para a CI, cuja decisão sobre o projeto será terminativa, a análise dos aspectos formais e materiais com relação à constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa.

Com relação ao mérito, o projeto é louvável sob o aspecto da proteção ambiental, pois se alinha aos objetivos da Política Nacional sobre Mudança do Clima (instituída pela Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009) quanto à necessidade de adoção urgente de medidas para descarbonização da economia brasileira.

O aumento da produção e uso de biocombustíveis, relativamente ao uso de combustíveis fósseis, tem como efeitos mitigar a emissão de gases de efeito estufa (GEE) em um dos setores que mais contribuem com as emissões, o setor de transportes. Segundo o relatório *Net Zero Readiness Report 2023*, da KPMG, no ano de 2022, os transportes emitiram 16% dos GEE no Brasil e, no mundo, lidera o registro de aumento, de 53%, nas emissões absolutas entre 2005 e 2022. Nesse ínterim, a produção de biocombustíveis é uma forma de alinhar a redução de emissões de GEE à produção de energia renovável, assegurando, ainda, uma contribuição social ao se preocupar com a agricultura familiar.

Além disso, a proposição alinha-se à recém-publicada Lei nº 14.993, de 8 de outubro de 2024, que *dispõe sobre a promoção da mobilidade sustentável de baixo carbono e a captura e a estocagem geológica de dióxido de carbono*, conhecida como a lei dos combustíveis do futuro por regulamentar e criar programas de incentivo à produção e ao uso de combustíveis sustentáveis. A norma estabelece, em seu art. 34, que *o Poder Executivo poderá estabelecer mecanismos para incentivar a participação de matérias-primas pela agricultura familiar na produção dos biocombustíveis de que trata esta Lei*.

Ao promover a participação da agricultura familiar na produção do biocombustível, o PL nº 5.927, de 2023, contribui com impactos positivos ambientais e sociais, já que a produção de biocombustíveis nesse âmbito pode se tornar vetor de desenvolvimento local e sustentável, política esta que já vem sendo incentivada por meio do Selo Combustível Social, concedido pelo Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar (MDA), e regulamentado pelo Decreto nº 10.257, de 22 de outubro de 2020.

Concordamos, ainda, com o parecer aprovado na CRA, que, pela Emenda 1-CRA, promove as alterações pretendidas na Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, que dispõe sobre a adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel comercializado com o consumidor final, medida sugerida pelo Ministério de Minas e Energia e que contribui para a sustentabilidade no uso desse combustível e redução da pegada de carbono brasileira.

Por essas razões, não restam dúvidas de que o Projeto de Lei em apreço é meritório e contribuirá para a modernização e sustentabilidade do desenvolvimento da agricultura familiar, sobretudo com reflexos positivos sociais e diretos no meio ambiente.

III – VOTO

Considerando o exposto, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 5.927, de 2023, e da Emenda 1-CRA.

Sala da Comissão,

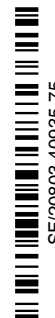
, Presidente

, Relator

3

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2020

Susta, nos termos do inciso V do art. 49 da Constituição Federal, o Decreto nº 10.576, de 14 de dezembro de 2020, que *dispõe sobre a cessão de uso de espaços físicos em corpos d'água de domínio da União para a prática da aquicultura*.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica sustado, nos termos do inciso V do art. 49 da Constituição Federal, o Decreto nº 10.576, de 14 de dezembro de 2020.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Decreto nº 10.576, de 2020, ao dispor sobre a cessão de uso de espaços físicos em corpos d'água de domínio da União para a prática da aquicultura, estabelece que o uso desses espaços poderá ser requerido por pessoa física ou jurídica junto à Secretaria de Aquicultura e Pesca do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), por meio de apresentação de projeto técnico.

Desse modo, em corpos d'água de domínio da União - que são aqueles em terrenos de seu domínio, pertencentes a mais de um estado da federação, que fazem divisa com outros estados ou possuem fronteiras com outros países, bem como reservatórios e represas construídas com aporte de recursos do governo federal e o mar territorial – a atividade de aquicultura passa a ser regulamentada pelo Decreto nº 10.576, de 2020.

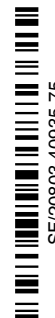
Ocorre que o ato normativo em questão elimina, por completo, a atividade fiscalizatória do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e de Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e a atuação do Ministério do Meio Ambiente (MMA) no curso do processo de cessão de uso de espaços físicos, em flagrante retrocesso ambiental que pode causar riscos futuros e danos aos corpos hídricos e à sua biodiversidade.

Alertamos que a aquicultura, atividade de cultivo de organismos cujo ciclo de vida ocorre total ou parcialmente em meio aquático, gera impactos ambientais e, por tal razão, encontra-se sujeita ao procedimento de licenciamento ambiental, conforme dispõe o art. 10 da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Operações de larga escala de piscicultura forçam os peixes a viverem em ambientes pequenos e lotados e o excesso de resíduos de peixe e alimentos não consumidos polui as águas circundantes. Além disso, essas condições aumentam os riscos de doenças e infecções.

Apesar de o licenciamento ambiental ser exigido para essas atividades, o Decreto nº 10.576, de 2020, contrariamente ao parágrafo único do art. 13 do Decreto nº 4.895, de 25 de novembro de 2003, por ele revogado, exclui o Ibama do processo de análise das solicitações de cessão de uso. O § 2º do seu art. 4º preceitua que a solicitação de uso será encaminhada apenas à Autoridade Marítima, para análise quanto à segurança ao tráfego aquaviário, e à Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União da Secretaria Especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados do Ministério da Economia, para adoção de medidas necessárias à entrega da área ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, que realizará a cessão de uso ao beneficiário.

Além disso, o Decreto nº 4.895, de 2003, revogado, estabelecia que a delimitação da localização dos parques aquícolas e áreas de preferência, demandava a prévia anuência do MMA, em compasso ao princípio da precaução ambiental e da inserção da variável ambiental em qualquer processo decisório, com a participação de órgão ambiental competente e responsável pela política ambiental do País. Ao retirar a participação do MMA, certamente aumenta a ameaça e o perigo para a biodiversidade do País e para a conservação de nossos ecossistemas, pois não haverá adequadamente a análise do critério ambiental na localização de parques aquícolas.

Em meio a processos que se caracterizam por “passar a boiada”, em que, pelo manto da desburocratização e modernização, os órgãos ambientais deixam de ter voz ativa em atividades potencialmente poluidoras, em ofensa aos ditames constitucionais de proteção ambiental, e pelos vícios



SF/20803.40935-75

ora expostos, é necessário que o Decreto nº 10.576, de 2020, seja urgentemente sustado. Por isso, peço apoio dos nobres Pares para aprovação do projeto de decreto legislativo que ora apresentamos.

Sala das Sessões,

Senador PAULO ROCHA
PT/PA





SENADO FEDERAL

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 577, DE 2020

Susta, nos termos do inciso V do art. 49 da Constituição Federal, o Decreto nº 10.576, de 14 de dezembro de 2020, que dispõe sobre a cessão de uso de espaços físicos em corpos d'água de domínio da União para a prática da aquicultura.

AUTORIA: Senador Paulo Rocha (PT/PA), Senador Jaques Wagner (PT/BA), Senador Paulo Paim (PT/RS)

DOCUMENTOS:

- [Texto do projeto de decreto legislativo](#)
- [Legislação citada](#)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>
 - inciso V do artigo 49
- Decreto nº 4.895, de 25 de Novembro de 2003 - DEC-4895-2003-11-25 - 4895/03
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:2003;4895>
 - parágrafo único do artigo 13
- urn:lex:br:federal:decreto:2020;10576
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:2020;10576>
- Lei nº 6.938, de 31 de Agosto de 1981 - Lei da Política Nacional do Meio Ambiente - 6938/81
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1981;6938>
 - artigo 10

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 577, de 2020, do Senador Paulo Rocha, do Senador Paulo Paim e do Senador Jaques Wagner, que *susta, nos termos do inciso V do art. 49 da Constituição Federal, o Decreto nº 10.576, de 14 de dezembro de 2020, que dispõe sobre a cessão de uso de espaços físicos em corpos d'água de domínio da União para a prática da aquicultura.*

Relator: Senador **OTTO ALENCAR**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Meio Ambiente o Projeto de Decreto Legislativo (PDL) nº 577, de 2020, do Senador PAULO ROCHA, do Senador PAULO PAIM e do Senador JAQUES WAGNER, que *susta, nos termos do inciso V do art. 49 da Constituição Federal, o Decreto nº 10.576, de 14 de dezembro de 2020, que dispõe sobre a cessão de uso de espaços físicos em corpos d'água de domínio da União para a prática da aquicultura.*

Constituído de dois artigos, o art. 1º susta, nos termos do inciso V do art. 49 da Constituição Federal, o Decreto nº 10.576, de 14 de dezembro de 2020. O art. 2º trata da vigência do Decreto Legislativo.

A matéria foi distribuída para análise da Comissão de Meio Ambiente (CMA), e em seguida será apreciada pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ).

Na argumentação dos autores do PDL, o Decreto nº 10.576, de 2020, “contrariamente ao parágrafo único do art. 13 do Decreto nº 4.895, de 25 de novembro de 2003, por ele revogado, exclui o Ibama do processo de análise das solicitações de cessão de uso” de espaços físicos em corpos d'água de domínio da União para a prática da aquicultura. Argumentam que o Decreto

revogado “estabelecia que a delimitação da localização dos parques aquícolas e áreas de preferência, demandava a prévia anuência do MMA”.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 102-F, inciso IV e VII, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à CMA a análise de proposições relacionadas à conservação e gerenciamento do uso dos recursos hídricos, no tocante ao meio ambiente e ao desenvolvimento sustentável, e às agências reguladoras na área de meio ambiente, inclusive a Agência Nacional de Águas (ANA).

Quanto ao mérito do PDL nº 577, de 2020, de fato o Decreto nº 10.576, de 2020, revogou o até então vigente Decreto nº 4.895, de 25 de novembro de 2003, que dispunha sobre a autorização de uso de espaços físicos de corpos d’água de domínio da União para fins de aquicultura.

Conforme o Decreto nº 4.895, de 2003, outorga de direito de uso de recursos hídricos é o “ato administrativo mediante o qual a ANA concede ao outorgado o direito de uso de recurso hídrico, por prazo determinado, nos termos e nas condições expressas no respectivo ato.”

O art. 13 do Decreto nº 4.895, de 2003, estabelecia que a autorização de uso de áreas aquícolas seria efetivada no âmbito do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (atualmente dividido em dois ministérios), após aprovação final do projeto técnico pela Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca (atual Ministério da Pesca e Aquicultura - MPA).

O parágrafo único do art. 13 dispunha que o pedido de autorização, instruído na forma disposta em norma específica, seria analisado pela Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca (atual MPA), pela Autoridade Marítima, pelo IBAMA, pela ANA e pela Secretaria do Patrimônio da União do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (que atualmente foi desdobrado nos Ministérios do Planejamento e Orçamento – MPO, e da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos - MGISP).

No Decreto nº 10.576, de 2020, cujos efeitos o PDL pretende sustar, o Ibama passa a ter competência apenas para emitir ato normativo para quando se tratar de utilização de espécies alóctones e exóticas, na prática da aquicultura em águas continentais e marinhas, sendo essa uma redução de

atribuições institucionais, incabível diante da evidente e importante capacidade técnica do IBAMA na análise dos pedidos de autorização do uso de espaços físicos em corpos d'água de domínio da União para a prática da aquicultura.

III – VOTO

Pelo exposto, somos pela *aprovação* do PDL nº 577, de 2020.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator