



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

01/04/2025 - 5ª - Comissão de Meio Ambiente

O SR. PRESIDENTE (Fabiano Contarato. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PT - ES. Fala da Presidência.) - Bom dia a todos e todas.

Havendo número regimental, declaro aberta a 5ª Reunião da Comissão de Meio Ambiente da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, 1º de abril de 2025.

Comunico que foram apresentados à Comissão os seguintes documentos:

- Ofício 66/DSP, do Presidente da Câmara Municipal de Itaquaquecetuba/SP, que encaminha o Requerimento 68, de autoria do Vereador Gustavo Ramos de Macedo, solicitando apuração de possíveis danos ao meio ambiente causados pelo aterro de resíduos sólidos do empreendimento denominado “Parque Natural Municipal de Suzano”, que está sendo construído no bairro Miguel Badra, na divisa das duas cidades.

O documento, nos termos da Instrução Normativa 12, estará disponível para consulta no *site* desta Comissão pelo prazo de 15 dias, podendo qualquer membro deste Colegiado solicitar a autuação dele nesse período.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, submeto à deliberação do Plenário a dispensa da leitura e a aprovação das Atas da 3ª e da 4ª Reunião, realizadas em 18 de março de 2025.

Aqueles que aprovam permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

As atas estão aprovadas e serão publicadas no *Diário do Senado Federal*.

Anuncio o item 1.

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

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 (PL/MT)

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI N° 1474, DE 2024**- Não terminativo -**

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

Autoria: Senador Randolfe Rodrigues (S/Partido/AP)

TRAMITA EM CONJUNTO**PROJETO DE LEI N° 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 (PL/TO)

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.

Relatoria: Senadora Margareth Buzetti.

Relatório: pela aprovação do Projeto de Lei 13, nos termos do substitutivo que apresenta, e pela prejudicialidade dos demais projetos e emendas apresentados.

Observações: no prazo inicial, foram apresentadas quatro emendas ao PL 1.474: duas do Senador Weverton e duas do Senador Mecias de Jesus.

Em 05/09, foi realizada audiência pública de instrução.

A matéria será apreciada pela Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Concedo a palavra à Senadora Margareth Buzetti para a leitura do seu relatório.

A SRA. MARGARETH BUZETTI (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT. Como Relatora.) - Obrigada, Presidente.

Peço licença para ir direto à análise, porque mesmo a análise é longa.

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 à 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 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, 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 restrições impostas são quanto ao tamanho dos animais que podem ser transportados na cabine, geralmente limitados ao peso entre 7kg e 10kg (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.

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 áreas 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 de melhoria de transporte aéreo de animais domésticos, o 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 Animals 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 da Anac 12.307, de 2023: esse plano tem caráter facultativo, ou seja, as empresas não são obrigadas a aderir a ele, podendo não implementar as 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 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 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 suficientes 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. 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.

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 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 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 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 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 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 sob 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 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-guias, 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-guias e cães de serviço pela legislação vigente, ficando sujeitos às regras e restrições de cada companhia aérea. Dessa forma, equilibram-se o direito dos passageiros com necessidades específicas e a autonomia das empresas na gestão da segurança e do conforto a bordo.

A regulação da lei proposta permitirá que as empresas aéreas estabeleçam horários ou dias específicos para voos mais adaptados ao transporte de cães e gatos (voos *pet-friendly*). Nesses voos, a limitação de peso e a quantidade de animais permitidos na cabine poderão ser ajustados, 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 animal.

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 o 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.

Voto, Sr. Presidente.

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.

Obrigada, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Fabiano Contarato. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PT - ES) - Obrigado, Relatora. Quero parabenizar V. Exa. pela sensibilidade do relatório, pela delicadeza de como conduziu esse tema que nos comove a todos e que impacta efetivamente a vida das pessoas. Quantas pessoas têm a sensibilidade de perceber a importância de ver o seu *pet* ser transportado com segurança até o destino?

Então, quero parabenizar a V. Exa. pelo brilhantismo, pelo relatório e, mais uma vez, falar para V. Exa. do meu carinho pela condução e pela conduta que a senhora tem demonstrado à frente do Senado Federal, que muito dignifica a boa política, representando não só as mulheres, mas a política que tem a sensibilidade, a empatia de se colocar na dor do outro. Eu acho que é isto que nos move a estar na política: ter a sensibilidade de se colocar na dor do outro.

Eu sempre gosto de falar aquilo que Immanuel Kant falava do imperativo categórico e tento trazer isso para mim. Ele falava assim: aja de tal forma de modo que seu comportamento se torne uma lei universal. Quer dizer, se aquela minha conduta se tornasse uma lei universal, seria positiva? Eu faço esse exercício diuturnamente jamais no sentido de buscar a perfeição, mas o aperfeiçoamento enquanto ser humano.

Muito obrigado pelo relatório de V. Exa.

A matéria está em discussão. (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discutir, encerro a discussão.

A votação será simbólica.

Em votação o relatório apresentado.

Os Senadores que concordam com o relatório permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovado o relatório, que passa a constituir parecer da Comissão, favorável ao Projeto 13, de 2022, na forma da Emenda 1-CMA (Substitutivo), que acolhe parcialmente a Emenda-3T apresentada ao Projeto 1.474, e pela prejudicialidade dos Projetos de Lei 1.903, 1.474, e 1.510, de 2024, que tramitam em conjunto e das emendas a eles apresentadas.

A matéria vai à Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Eu pergunto à Senadora Margareth se ela pode rapidamente assumir a Presidência, porque o Senador Beto Faro é Relator de um projeto de lei e me pediu para fazer a relatoria *ad hoc*.

Serei breve no relatório. Se V. Exa. puder assumir aqui a Presidência, eu faço a leitura rapidamente desse item, que é o último item da pauta, e a gente conclui.

A SRA. MARGARETH BUZETTI (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Eu só quero fazer um comentário e um agradecimento ao Mpor, à Abar, à Anac, pois a gente conseguiu ouvir todos para fazer este relatório. Então, a gente demorou muito, acho que uns seis meses; foi feita a audiência pública, foi feito tudo. Eu sou uma pessoa que tem muitos bichos, muitos mesmo! Tenho até um ganso de estimação, o que não é muito provável, não é? (*Risos.*)

Mas eu tento, sim, me colocar no lugar do outro, e o caso do Joca foi realmente algo muito triste que aconteceu. Mas, sobre este relatório, eu quero dizer, Presidente, que a gente conseguiu ouvir todos e conseguimos fechar um relatório possível.

E, com isso aprovado, não será mais uma opção da companhia; ela será obrigada a fazer o transporte dos nossos cães e gatos.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Fabiano Contarato. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PT - ES) - Perfeito.

Convido V. Exa. a assumir a Presidência.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) -

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 (MDB/PA)

Relatoria: Senador Fabiano Contarato

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.

Relatoria: Senador Beto Faro. Relator *ad hoc* é o nosso Presidente Contarato.

Passo a palavra ao Senador Fabiano Contarato.

O SR. FABIANO CONTARATO (Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PT - ES. Como Relator.) - Obrigado, Sra. Presidente.

Como o relatório já foi disponibilizado, eu vou fazer uma síntese desse relatório e passo diretamente ao voto. Está certo?

Ao promover a participação da agricultura familiar na produção do biocombustível, o PL nº 5.927 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 Biocombustível Social, concedido pelo Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar, e regulamentado pelo Decreto nº 10.257.

Concordamos, ainda, com o parecer aprovado na CRA, que, pela Emenda 1-CRA, promove as alterações pretendidas na Lei nº 13.033, 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.

O voto.

Considerando o exposto, somos pela aprovação do Projeto de Lei 5.927, de 2023, e da Emenda 1-CRA.

Esse é o relatório, Sra. Presidente.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - A matéria está em discussão. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discutir, encerro a votação.

A votação será simbólica.

Em votação o relatório apresentado.

Os Senadores e as Senadoras que concordam com o relatório permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

O relatório passa a constituir o parecer da Comissão, favorável ao Projeto de Lei nº 5.927, de 2023, e à Emenda nº 1-CRA.

A matéria vai à Comissão de Infraestrutura.

O SR. PRESIDENTE (Fabiano Contarato. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PT - ES. Fala da Presidência.) - Obrigado.

Antes de encerrar, eu quero mais uma vez aqui lembrar que, conforme anunciado na 3ª Reunião, desde dia 18 de março está facultado aos membros da CMA o encaminhamento de sugestões de políticas públicas para avaliação pelo Colegiado ao longo do ano, nos termos do art. 96-B do Regimento Interno. Faço esse apelo aos membros desta Comissão para que, havendo interesse, assim se manifestem, para avaliar a possibilidade de sugestão de políticas públicas.

Nada mais havendo a tratar, agradeço a presença de todos e declaro encerrada a presente reunião.

Um abraço a todas e a todos.

(Iniciada às 9 horas e 21 minutos, a reunião é encerrada às 9 horas e 57 minutos.)