

## COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA

### PROJETO DE LEI Nº 3.029, DE 2011

Apensados: PL nº 7.634/2014, PL nº 7.635/2014, PL nº 2.751/2015, PL nº 2.980/2015, PL nº 3.281/2015 e PL nº 3.948/2015

Dispõe sobre o uso de biodiesel em veículos de passeio e veículos de carga de pequeno porte, e dá outras providências.

**Autor:** Deputado AGUINALDO RIBEIRO

**Relator:** Deputado MÁRIO NEGROMONTE JR.

## I - RELATÓRIO

A proposição em epígrafe autoriza o uso de biodiesel puro (B-100) como combustível automotivo em veículos de passeio e veículos de carga de pequeno porte, de produção nacional ou estrangeira.

Na justificção apresentada, assinala-se que a proposição tem por objetivo incentivar o uso de biodiesel no Brasil, reduzir a emissão de gás carbônico e de poluentes particulados; e transformar o País no principal produtor mundial de biodiesel, contribuindo para o crescimento da agroindústria voltada para a produção de biodiesel, ajudando a fixar o homem no campo, e gerando novos empregos e renda para a população brasileira.

Apensos à proposição principal, tramitam os seis Projetos de Lei que relacionamos a seguir:

- PL nº 7.634, de 2014, de autoria do Deputado Washington Reis, que permite a utilização de combustível diesel com 20% de adição de biodiesel nos veículos automotivos leves, para uso exclusivamente como táxis;
- PL nº 7.635, de 2014, de autoria do Deputado Washington Reis, que permite a utilização de combustível

diesel com 20% de adição de biodiesel nos veículos automotivos leves;

- PL nº 2.751, de 2015, de autoria do Deputado Luciano Ducci, que dispõe sobre o percentual mínimo de adição de biodiesel ao óleo diesel vendido ao consumidor final, e dá outras providências;
- PL nº 2.980, de 2015, de autoria do Deputado Luciano Ducci, que dispõe sobre a adição obrigatória de vinte por cento de biodiesel ao diesel consumido por ônibus de transporte coletivo;
- PL nº 3.281, de 2015, de autoria do Deputado Nelson Marquezelli, que altera a 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; altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, e 8.723, de 28 de outubro de 1993; revoga dispositivos da Lei nº 11.097, de 13 de janeiro de 2005; e dá outras providências;
- PL nº 3.948, de 2015, de autoria do Deputado Marcelo Belinati, que institui incentivos à utilização de combustíveis renováveis e motores de alta eficiência e autoriza a fabricação de motores movidos a Diesel para veículos de passeio.

A proposição principal foi distribuída às Comissões de Minas e Energia – CME; de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CMADS; e de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC, sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões e terminativa pela CCJC, nos termos, respectivamente, dos arts. 24, II, e 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Decorrido o prazo regimental, nesta Comissão, não foram apresentadas emendas ao Projeto de Lei em exame.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

O uso do biodiesel puro (B-100) como combustível veicular, em todo o mundo, é experimental. Questões tecnológicas, relativas à armazenagem do produto sem degradação, retirada segura de óxidos de nitrogênio (NOx), conservação de tanques e controle de reatividade são algumas das dificuldades a serem superadas. Contudo, cremos que a autorização legal para a utilização deste combustível possibilitará acelerar a evolução tecnológica, colocando o Brasil na vanguarda da tecnologia associada ao biodiesel.

Quanto às proposições apensadas, observamos que os PLs nº 7.634, de 2014; nº 7.635, de 2014, nº 2.751, de 2015; e nº 2.980, de 2015, pretendem aumentar o percentual de mistura de biodiesel no diesel mineral, o que consideramos será atendido de melhor maneira pela proposição principal.

O PL nº 3.281, de 2015, por seu turno, objetiva instituir a mistura de álcool anidro ao diesel nacional, providência que, a nosso ver, diverge do objetivo da proposição principal que é aumentar o uso de biodiesel no País.

Já o PL nº 3.948, de 2015, define incentivos fiscais para fomentar a fabricação de veículos elétricos e de veículos automotores que utilizem combustíveis menos poluentes, ou propulsores que demonstrem rendimento ao menos 20% maiores que os de potência equivalente, utilizando o mesmo combustível; autoriza o uso de veículos de passeio que empreguem óleo diesel como combustível, desde que seus motores sejam no mínimo 15% mais eficientes do que os motores de mesma potência movidos a gasolina e apresentem, no mínimo, os mesmos níveis de poluentes; define que o governo federal deverá incentivar as pesquisas de propulsores e combustíveis mais eficientes, estabelecendo incentivos financeiros, reduções tributárias e criando cursos técnicos e superiores que visem o desenvolvimento destas áreas; e define um aumento de 0,01% no valor da CIDE, do COFINS e do PIS/PASEP

cobrado sobre combustíveis considerados altamente poluentes, tais como carvão vegetal e mineral ou óleo BPF.

Ressalve-se que essa matéria é objeto da Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, que, dentre outras providências, instituiu o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores. Portanto O PL nº 3.948, de 2015, não está em conformidade com o disposto no art. 7º, inciso IV, da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro, de 1998 e de 1998, que 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.”

Adicionalmente, o PL nº 3.948, de 2015, quanto aos incentivos às inovações tecnológicas de propulsores automotivos, não atende ao disposto no inciso II do art. 5º e nos arts. 14 e 17 da chamada Lei de Responsabilidade Fiscal, a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, que, em síntese, determinam que a instituição de qualquer benefício tributário deve vir acompanhada de **análise do impacto do benefício nas contas públicas** e das medidas compensatórias associadas.

O PL nº 3.948, de 2015, pretende ainda liberar a produção e comercialização de veículos leves movidos a diesel desde que os propulsores empregados atendam a requisitos decorrentes da comparação da eficiência de motores de ciclo otto (movidos a gasolina), com motores de ciclo diesel (movidos a óleo diesel), de mesma potência. Consideramos tecnicamente inviável a utilização do parâmetro potência para a comparação aventada. Motores diesel são mais pesados e mais caros que motores a gasolina que possibilitem aos veículos desempenhos parecidos. Portanto, veículos semelhantes, equipados com motores movidos a diesel e a gasolina, para terem desempenhos similares, necessariamente devem utilizar motores de potências diferentes.

Em síntese, o PL nº 3.948, de 2015, padece de injuridicidade por se contrapor às disposições da Lei Complementar nº 95, de 1998, e da Lei

de Responsabilidade Fiscal, a Lei Complementar nº 101, de 2000, além disso, possui dispositivos que consideramos tecnicamente inviáveis.

Assim, com base em todo o exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 3.029, de 2011, e pela **rejeição** dos Projetos de Lei nº 7.634, de 2014; nº 7.635, de 2014; nº 2.751, de 2015; nº 2.980, de 2015; nº 3.281, de 2015; e nº 3.948, de 2015, conclamando os Nobres Pares a nos acompanharem no voto.

Sala da Comissão, em        de        de 2019.

Deputado MÁRIO NEGROMONTE JR.  
Relator