

PROJETO DE LEI N.º 3.029-A, DE 2011
(Do Sr. Aguinaldo Ribeiro)

Dispõe sobre o uso de biodiesel em veículos de passeio e veículos de carga de pequeno porte, e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de Minas e Energia, pela rejeição deste e dos de nºs 7634/14, 7635/14, 2751/15, 2980/15, 3281/15 e 3948/15, apensados (relator: DEP. MÁRIO NEGROMONTE JR.).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
MINAS E ENERGIA;
MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL; E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO DO PARECER VENCEDOR DA
COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA

I - RELATÓRIO

A proposição em epígrafe autoriza o uso de biodiesel puro (B100) como combustível automotivo em veículos de passeio e veículos de carga de pequeno porte, de produção nacional ou estrangeira.

Na justificativa 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 Projeto de Lei principal, datado de 2011, e seus apensados, mais recentes, de 2015, necessitam ser contextualizados com as discussões posteriores que deram origem ao RenovaBio (Política Nacional de Biocombustíveis) e ao Rota 2030.

O RenovaBio foi lançado em 2017 com o objetivo de incentivar a produção de biocombustíveis, cumprir os compromissos do Acordo de Paris e dar previsibilidade ao mercado. O Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística veio substituir o programa Inovar-Auto, voltado para o desenvolvimento do setor automotivo no Brasil. O Rota 2030 foi confeccionado em um contexto no qual o setor automotivo mundial aponta para significativas transformações, principalmente no que tange à forma de propulsão de seus motores e fontes utilizadas, com incentivos a combustíveis renováveis.

A motivação original do projeto principal e de seus apensados era incentivar o uso de biodiesel no Brasil. Contudo, nos últimos anos estamos evoluindo, gradativamente, na mistura mínima de óleos vegetais ao diesel, o que reforça a quantidade de biodiesel efetivamente utilizado no País, sem necessitar da abertura desse tipo de combustível para veículos de passeio. A autorização pretendida pelo Projeto de Lei nº 3.029, de 2011, e seus apensados, ademais, representaria a necessidade de importação do combustível e, possivelmente, aumento no seu preço final, dada a limitação produtiva do País.

Nosso caminho, portanto, é ampliar a mistura do diesel, fortalecendo o uso do biodiesel, ampliar o uso do etanol e de outras fontes renováveis, e não autorizar que o diesel seja utilizado por veículos de passeio. O Projeto de Lei principal e seus apensados, enfim, foram superados pelos fatos posteriores.

Assim, pelo exposto, votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 3.029, de 2011, bem como 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, apensados.

Sala da Comissão, em 3 de julho de 2019.

Deputado ARNALDO JARDIM
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Minas e Energia, em reunião extraordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 3.029/2011 e os Projetos de Lei nºs 7.634/2014, 7.635/2014, 2.751/2015, 2.980/2015, 3.281/2015 e 3.948/2015, apensados, nos termos do Parecer Vencedor do Deputado Arnaldo Jardim, contra o voto do Deputado Daniel Silveira. O parecer do Deputado Mário Negromonte Jr. passou a constituir voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Silas Câmara - Presidente, Benes Leocádio, Cássio Andrade e Edio Lopes - Vice-Presidentes, Adolfo Viana, Airton Faleiro, Altineu Côrtes, Arnaldo Jardim, Charles Fernandes, Christino Aureo, Daniel Silveira, Danrlei de Deus Hinterholz, Edna Henrique, Felício Laterça, Greyce Elias, Hermes Parciannelo, Jhonatan de Jesus, João Carlos Bacelar, Joaquim Passarinho, Laercio Oliveira, Leur Lomanto Júnior, Nereu Crispim, Orlando Silva, Padre João, Ricardo Izar, Rodrigo de Castro, Rubens Otoni, Acácio Favacho, Bilac Pinto, Celso Sabino, Dr. Frederico, Elias Vaz, Eros Biondini, Evandro Roman, Francisco Jr., Franco Cartafina, Gelson Azevedo, Hercílio Coelho Diniz, João Maia, José Nelto, Lucas Gonzalez, Lucas Redecker, Nicoletti, Sergio Vidigal, Vilson da Fetaemg e Wladimir Garotinho.

Sala da Comissão, em 3 de julho de 2019.

Deputado SILAS CÂMARA
Presidente

VOTO EM SEPARADO DO 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 justificativa 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 22 de maio de 2019.

Deputado MÁRIO NEGROMONTE JR.