



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

#### 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

**Relatora:** Deputada FERNANDA MELCHIONNA

#### I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 3.029/11, de autoria do Deputado Aguinaldo Ribeiro, propõe autorizar o uso de biodiesel puro (B100) como combustível automotivo em veículos de carga e de passeio, de pequeno porte. Estabelece ainda que a regulamentação para viabilizar essa possibilidade caberá ao Poder Executivo.

À proposição foram apensadas outras seis, com propósitos semelhantes:

- 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.

As proposições tramitam em regime ordinário e estão sujeitas à apreciação conclusiva das Comissões. Foram distribuídas à Comissão de Minas e Energia e a esta Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (no mérito), bem como à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 do RICD).

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

## **II - VOTO DA RELATORA**

Chegam, para análise desta Comissão, o Projeto de Lei nº 3.029/2011 e seis proposições apensadas, todos eles com o propósito comum de ampliar a parcela de biodiesel que pode ser utilizada por veículos automotivos, em diferentes proporções.

Não obstante os louváveis propósitos dos Autores, a proposição não deve ser acolhida na forma como tramita hoje, pelas razões seguintes.

Do ponto de vista legal, porque a matéria já foi ampla e adequadamente tratada pelas leis nº13.576/2017, que dispõe sobre a Política Nacional de Biocombustíveis – mais conhecida como Renovabio; nº 13.576/2017 e nº 13.033/2014.

A Lei nº 13.576/2017 prevê não apenas aumentos progressivos nas adições compulsórias de biocombustíveis aos combustíveis fósseis (art. 4º, IV), como uma gama mais abrangente de incentivos, tais como metas progressivas de redução de emissões e a aquisição obrigatória de Créditos de Descarbonização por distribuidores de combustíveis fósseis.

Esses instrumentos estão previstos na Lei para atingir o objetivo declarado de *“contribuir para o atendimento aos compromissos do País no âmbito do Acordo de Paris sob a Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima”* (art. 1º, I).

E esse objetivo, por sua vez, nos conduz à razão essencial da inviabilidade técnica de todas as proposições em exame: todas elas foram elaboradas e apresentadas nesta Casa antes do Acordo de Paris e do depósito da Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC) do Brasil no âmbito do acordo. A definição das metas da NDC brasileira, inclusive para o setor energético, foi o resultado de um amplo processo de consulta aos setores produtivo e governamental, bem como à sociedade civil organizada. Todas as proposições em tela estiveram à margem, portanto, deste processo.

No setor governamental, merece destaque a atuação da Agência Nacional de Petróleo, que o Renovabio estabelece como competente para monitorar a atividade de distribuição de combustíveis e, por outro lado, autorizar e disciplinar a produção de biocombustíveis passíveis de emissão de Créditos de Descarbonização. Desde a entrada em vigor da Lei nº 13.567, de 2017, portanto, a ANP já vem trabalhando intensamente para viabilizar, do ponto de vista técnico e econômico, o alcance das metas para os biocombustíveis previstas na NDC.

Necessário dizer, não obstante, que o Renovabio é insuficiente, por si só, para atender plenamente à Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC) do Brasil no âmbito do Acordo de Paris.

O próprio Governo Federal reconheceu esse fato à época, conforme o documento *Estratégia Nacional para a Implementação e o Financiamento da NDC do Brasil ao Acordo de Paris*<sup>1</sup>, segundo o qual há **duas** “ações prioritárias” para implementar a medida “*Aumentar o consumo de biocombustíveis sustentáveis na matriz energética brasileira para aproximadamente 18% até 2030*”. A primeira dessas ações é “Implantar o programa Renovabio”. A segunda, que não se confunde com a anterior, é precisamente a “Continuidade da política de aumento progressivo da mistura de biocombustíveis aos combustíveis fósseis (gasolina e diesel) ”.

A própria Lei nº13.576, de 2017, que dispõe sobre o Renovabio, estabelece, em seu art. 7º, § 3º que “Cada distribuidor de combustíveis comprovará ter alcançado sua meta individual de acordo com sua estratégia, sem prejuízo às adições volumétricas previstas em lei específica, como de etanol à gasolina e de biodiesel ao óleo diesel”.

Ocorre que essa lei específica sobre aumento das adições volumétricas também já foi promulgada: trata-se da Lei nº 13.263, de 23 de março de 2016, que altera a Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, para dispor sobre os percentuais de adição de biodiesel ao óleo diesel comercializado no território nacional.

Segundo as alterações promovidas pela Lei nº 13.263/2016, os percentuais de biodiesel a serem adicionados ao óleo diesel seriam aumentados gradativamente até 36 meses da sua promulgação, chegando a 10% de adição obrigatória. A partir deste momento – e após a realização de testes e ensaios em motores que validem a utilização da mistura – tornar-se-ia autorizada a adição de até 15% de biodiesel no óleo diesel. Esses percentuais já são **superiores** àqueles previstos nos Projetos de Lei nº 2.751/2015 e nº 3.281/2015, que ora examinamos.

---

<sup>1</sup> Disponível em: <https://www.mma.gov.br/component/k2/item/15137-discuss%C3%B5es-para-implementa%C3%A7%C3%A3o-da-ndc-do-brasil.html>. Acesso em: 14/10/2019.

Por sua vez, a proposição principal, o PL nº3.029/2011, e o apensado PL nº 2.980/2015, propõem percentuais maiores de biodiesel do que aqueles hoje vigentes, o que está, a priori, de acordo com a previsão do aumento progressivo das porcentagens obrigatórias e facultadas de biodiesel ao diesel que chega ao consumidor.

O tema é regulado pela Resolução nº16, de 2018, do Conselho Nacional de Política Energética, que regulamenta a Lei nº 13.033, de 2014. Esta resolução previa a realização de testes e ensaios até a data limite de março de 2019 para analisar a possibilidade de autorizar a mistura de biodiesel na proporção de até 15%. Concluído o prazo, foi publicado em 06 de agosto de 2019, pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, o Despacho nº 621, estabelecendo como percentual obrigatório mínimo de biodiesel a quantidade de 11% e facultando a adição de até 15%.

Não podemos deixar de registrar também que, a pretexto de aumentar a adição de biodiesel na mistura do diesel, os PL de nº7.634/2015, nº7.635/2015 e nº 3.948/2015 passam a tornar facultativa a adoção de óleo diesel como combustível para veículos leves, o que poderia acarretar graves consequências não apenas para o atendimento das metas climáticas, mas para a saúde pública em meio urbano, pelo aumento das emissões de material particulado.

Assim, parecem claras duas necessidades. A primeira, a de sanear os projetos apensados até o momento, seja em função de sua intempestividade diante do Acordo de Paris e da legislação que já foi criada após a sua assinatura, seja em virtude dos aspectos trazidos que contrariam frontalmente não apenas o conteúdo do Tratado, mas a necessidade premente de reduzir a emissão de gases poluentes. A segunda, a de fazer a legislação avançar no sentido de reduzir drasticamente, por todos os meios disponíveis, as emissões de gases poluentes no país.

É com o objetivo de atender a estas duas necessidades que apresentamos o presente substitutivo, que:

- a) Na forma do artigo 7º, IV, da Lei Complementar nº 95/1998, mantém as alterações no corpo da lei já existente, ou seja, a Lei nº 13.033/2014;
- b) Na consecução do objetivo de avançar na redução da emissão de gases poluentes, propõe um novo cronograma e objetivos para o aumento da porcentagem da adição de biodiesel ao diesel que chega ao consumidor;
- c) Mantém a vedação do uso de diesel em veículos de passeio e de pequeno porte.

Ante o exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 3.029, de 2011, **NA FORMA DO SUBSTITUTIVO QUE SEGUE.**

Sala da Comissão, em 17 de dezembro de 2019.

**Deputada FERNANDA MELCHIONNA**  
Relatora

**COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO  
SUSTENTÁVEL**

**SUBSTITUTIVO AO 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

**(DA SRA. FERNANDA MELCHIONNA)**

Altera a Lei nº 13.033/2014 para dispor sobre as percentagens de adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel.

O Congresso Nacional decreta:

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

“ **Art. 1º** São estabelecidos os seguintes percentuais de adição obrigatória, em volume, de biodiesel ao óleo diesel vendido ao consumidor final, em qualquer parte do território nacional:

**I** - 15% (quinze por cento), em até doze meses após a data de promulgação desta Lei;

**II** - 18% (dezoito por cento), em até vinte e quatro meses após a data de promulgação desta Lei;

**III** - 20% (vinte por cento), em até trinta e seis meses após a data de promulgação desta Lei.”

“**Art. 1º -A** - Após a realização, em até doze meses contados da promulgação desta Lei, de testes e ensaios em motores que validem a utilização da mistura, é autorizada a adição de até 18% (dezoito por cento), em volume, de biodiesel ao óleo diesel vendido ao consumidor final, em qualquer parte do território nacional, observado o disposto no inciso XI do art. 2º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997 .”

“**Art. 1º -B** - Após a realização, em até vinte e quatro meses contados da promulgação desta Lei, de testes e ensaios em motores que validem a utilização da mistura, é autorizada a adição de até 20% (quinze por cento), em

volume, de biodiesel ao óleo diesel vendido ao consumidor final, em qualquer parte do território nacional, observado o disposto no inciso XI do art. 2º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997 .

**Parágrafo único.** Realizados os testes previstos no **caput** deste artigo, é o Conselho Nacional de Política Energética - CNPE autorizado a elevar a mistura obrigatória de biodiesel ao óleo diesel em até 20% (vinte por cento), em volume, em todo o território nacional.”

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

Atenciosamente,

**FERNANDA MELCHIONNA**  
**DEPUTADA FEDERAL PSOL/RS**