



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 7634/14, 7635/14, 2751/15, 2980/15, 3281/15 e 3948/15

III - Na Comissão de Minas e Energia:

- Parecer vencedor
- Parecer da Comissão
- Voto em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica autorizado, em veículos de passeio e veículos de carga de pequeno porte, de produção nacional ou estrangeira, o uso de biodiesel puro (B100) como combustível automotivo.

Parágrafo único. Para os efeitos desta lei, entende-se como veículo de carga de pequeno porte aquele cuja capacidade líquida de carga não exceder a três toneladas.

Art. 2º O Poder Executivo baixará as normas necessárias à regulamentação do disposto nesta Lei.

Art. 3º Esta lei entra em vigor noventa dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A ideia original desta proposição foi do nobre deputado Wilson Picler do PDT/PR, que por se tratar de projeto relevante, reapresentamos para tramitar novamente nesta Casa Legislativa.

Num momento em que todo o mundo discute alternativas para conter a emissão dos gases de efeito estufa, para combater, assim, o tão temido e ora já presente aquecimento global, cabe ao Brasil, uma vez mais, oferecer sua contribuição para a solução de tão grave problema.

Já tendo sido pioneiro no uso, em larga escala, de um combustível automotivo proveniente de fonte renovável, o álcool etílico, o Brasil pode agora, também, dar outro grande exemplo de cuidado com a preservação ambiental, ao autorizar o uso, em larga escala, de veículos de passeio, e também de veículos de carga de pequeno porte movidos exclusivamente a biodiesel que, como já está bem estabelecido, reduz consideravelmente a emissão de gás carbônico e de poluentes particulados, em valores que podem chegar a até oitenta por cento, em relação aos veículos movidos exclusivamente a óleo diesel.

Ademais, cabe salientar que, em razão de suas peculiaridades de clima e solos agricultáveis, o Brasil pode transformar-se num imenso produtor de uma enorme variedade de vegetais que possam servir como matéria-prima para a produção do biodiesel, o que, além de contribuir para a melhoria das condições ambientais, servirá também para a fixação do homem ao campo e para a geração de empregos e de renda para nossa população.

Assim sendo, dada a importância da matéria e de suas consequências positivas para nosso país, vimos solicitar o importante e decisivo apoio de todos os nossos pares desta Casa para a rápida transformação de nossa proposição em Lei.

Sala de sessões, em 21 de dezembro de 2011.

Deputado AGUINALDO RIBEIRO PP/PB

PROJETO DE LEI N.º 7.634, DE 2014 **(Do Sr. Washington Reis)**

Permite a utilização de combustível diesel com 20% de adição de biodiesel nos veículos automotivos leves, para uso exclusivamente como táxis.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-3029/2011.

APRECIÇÃO:

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei permite a utilização de combustível diesel com 20% de adição de biodiesel nos veículos automotivos leves, para uso exclusivamente como táxis.

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

JUSTIFICAÇÃO

Desde novembro de 1976 é proibido utilizar carros de passeio movidos a diesel no Brasil. Essa medida foi tomada no auge da crise do petróleo que acometeu o mundo nos anos 1970. Passados 38 anos, o diesel evoluiu - os modelos atuais que utilizam o combustível conseguem apresentar desempenho e nível de ruído similares aos modelos movidos a gasolina e/ou etanol. Isso sem contar as vantagens mais óbvias, como a durabilidade maior, a autonomia superior e o consumo cerca de 30% inferior.

Durante os primeiros 25 anos da proibição dos carros a diesel no País, não havia tantos bons motivos para a liberação. Mas nos últimos 10 anos os motores diesel atingiram avanços admiráveis, hoje são os mais eficientes disponíveis. Precisamos seguir esse desenvolvimento.

O Brasil é o único mercado relevante do mundo onde a venda de carros diesel é proibida. Se no passado a restrição fazia algum sentido, hoje parece não fazer mais.

A liberação aqui proposta para os taxistas irá trazer benefícios diretos aos consumidores pela redução do custo de transporte.

Nesse sentido, contamos com o apoio dos ilustres Pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 29 de maio de 2014.

Deputado WASHINGTON REIS

PROJETO DE LEI N.º 7.635, DE 2014 **(Do Sr. Washington Reis)**

Permite a utilização de combustível diesel com 20% de adição de biodiesel nos veículos automotivos leves.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3029/2011.

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei permite a utilização de combustível diesel com 20% de adição de biodiesel nos veículos automotivos leves.

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

JUSTIFICAÇÃO

Desde novembro de 1976 é proibido utilizar carros de passeio movidos a diesel no Brasil. Essa medida foi tomada no auge da crise do petróleo que

acometeu o mundo nos anos 1970. Passados 38 anos, o diesel evoluiu - os modelos atuais que utilizam o combustível conseguem apresentar desempenho e nível de ruído similares aos modelos movidos a gasolina e/ou etanol. Isso sem contar as vantagens mais óbvias, como a durabilidade maior, a autonomia superior e o consumo cerca de 30% inferior.

Durante os primeiros 25 anos da proibição dos carros a diesel no País, não havia tantos bons motivos para a liberação. Mas nos últimos 10 anos os motores diesel atingiram avanços admiráveis, hoje são os mais eficientes disponíveis. Precisamos seguir esse desenvolvimento.

O Brasil é o único mercado relevante do mundo onde a venda de carros diesel é proibida. Se no passado a restrição fazia algum sentido, hoje parece não fazer mais.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos ilustres Pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 29 de maio de 2014.

Deputado WASHINGTON REIS

FIM DO DOCUMENTO

PROJETO DE LEI N.º 2.751, DE 2015 **(Do Sr. Luciano Ducci)**

Dispõe sobre o percentual mínimo de adição de biodiesel ao óleo diesel vendido ao consumidor final, e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3029/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 1º da Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º Ficam 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 – oito por cento, a partir de 1º de janeiro de 2016;

II – nove por cento, a partir de 1º de janeiro de 2017;

III – dez por cento, a partir de 1º de janeiro de 2018.

Parágrafo único. O Presidente da República poderá, por meio de Decreto e em virtude de justificado motivo de interesse público, reduzir o percentual mencionado no caput até um mínimo de sete por cento, restabelecendo-o por ocasião da normalização das condições que tenham motivado a redução do percentual de adição de biodiesel ao óleo diesel vendido ao consumidor final”. (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Desde o ano de 2008, em que passou a ser obrigatória a adição de um percentual mínimo ao óleo diesel vendido no país, o biodiesel tem uma história de grande sucesso, não apenas no plano econômico, como também na melhoria da qualidade ambiental e do progresso social de nossa população.

Além da óbvia e significativa redução de poluentes atmosféricos verificada com a adição de biodiesel ao óleo diesel, o Programa Nacional de Produção e Uso do Biodiesel (PNPB) foi o ponto de partida para a efetiva criação de um mercado nacional de biodiesel, para o fortalecimento dos programas de agricultura familiar e para a geração de emprego e renda e significativa melhoria das condições de vida de boa parte da população rural do Brasil.

Agora, cremos ser chegada a hora de ampliar ainda mais os benefícios já colhidos pelo uso do biodiesel no país.

Atualmente, o limite estabelecido é de sete por cento de mistura de biodiesel no óleo diesel, desde novembro de 2014.

A ideia do projeto que ora submetemos à consideração da Casa é aumentar, progressiva e paulatinamente, esses limites, até atingirmos os dez por cento de adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel, no ano de 2018.

Cumprе salientar que, segundo estudos, tal proporção não traz nenhum prejuízo aos motores automotivos que já se encontram no mercado, que não careceriam de nenhuma modificação para receber a referida mistura.

A medida encontra apoio, inclusive, no Protocolo de Kyoto das Nações Unidas, que sugeriu que a fabricação e o emprego do biodiesel como uma das maneiras mais eficazes para reduzir a poluição atmosférica, por gás carbônico, enxofre, metano e outros gases formadores do efeito estufa, responsável pelo superaquecimento do planeta.

O biodiesel emite 98% menos gás carbônico (CO₂) que o petróleo. O produto não é tóxico e é cem vezes mais biodegradável que o diesel fóssil, derivado do óleo cru. Além disso, sua combustão não exala fumaça preta nem odores fortes. Nas emissões de CO₂, a redução das emissões é de oito por cento com 10% de mistura, o que corresponde a evitar a emissão de 65 mil toneladas de monóxido de carbono por ano.

Ademais, o emprego do biodiesel como fator de diversificação da matriz energética brasileira é um objetivo explícito do governo federal, justamente pelos benefícios que gera na saúde pública, na paisagem urbana, e na política de atendimentos nos hospitais.

Uma projeção obtida através de um estudo da Fundação Getúlio Vargas aponta que com o B10 (adição de 10% de biodiesel ao óleo diesel), haveria uma redução de 34.520 internações hospitalares por doenças respiratórias. Em termos de mortes, o levantamento indica que o B10 contribui para reduzir os óbitos registrados por ano em 4.902.

É, portanto, tendo em vista toda essa vasta gama de benefícios para nosso povo e nosso país que vimos solicitar de nossos nobres pares desta Casa o seu valioso e decisivo apoio para que, no mais breve prazo possível, vejamos nossa proposição transformada em Lei.

Sala das Sessões, em 25 de agosto de 2015.

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 13.033, DE 24 DE SETEMBRO DE 2014

Dispõe sobre a adição obrigatória de biodiesel
ao óleo diesel comercializado com o

consumidor final; altera as Leis n.ºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, e 8.723, de 28 de outubro de 1993; revoga dispositivos da Lei n.º 11.097, de 13 de janeiro de 2005; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Ficam estabelecidos os seguintes percentuais de adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel comercializado com o consumidor final, medidos em volume, em qualquer parte do território nacional:

I - 6% (seis por cento), a partir de 1º de julho de 2014; e

II - 7% (sete por cento), a partir de 1º de novembro de 2014.

Parágrafo único. O Conselho Nacional de Política Energética - CNPE poderá, a qualquer tempo, por motivo justificado de interesse público, reduzir esse percentual para até 6% (seis por cento), restabelecendo-o por ocasião da normalização das condições que motivaram a redução do percentual.

Art. 2º Caberá à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP:

I - estabelecer os limites de variação admissíveis para efeito de medição do percentual de adição de biodiesel ao óleo diesel; e

II - autorizar a dispensa, em caráter excepcional, de adição mínima obrigatória de biodiesel ao óleo diesel, considerando critérios de aplicabilidade, razoabilidade e segurança do abastecimento nacional de combustíveis.

Art. 3º O biodiesel necessário à adição obrigatória ao óleo diesel deverá ser fabricado preferencialmente a partir de matérias-primas produzidas pela agricultura familiar, e caberá ao Poder Executivo federal estabelecer mecanismos para assegurar sua participação prioritária na comercialização no mercado interno.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.980, DE 2015

(Do Sr. Luciano Ducci)

Dispõe sobre a adição obrigatória de vinte por cento de biodiesel ao diesel consumido por ônibus de transporte coletivo.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3029/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 1º da Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

“Art. 1º

§ 2º Ficam estabelecidos os seguintes percentuais de adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel comercializado para uso em ônibus de transporte coletivo movidos a motores a ciclo diesel, medidos em volume, em qualquer parte do território nacional:

I - 15% (quinze por cento), a partir de 1º de janeiro de 2017;

II - 20% (vinte por cento), a partir de 1º de janeiro de 2018.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor a partir da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Inicialmente cumpre salientar que o uso do biodiesel pode diminuir a poluição entre 65% e 72% se comparado ao diesel de petróleo¹. Além de ser isento de enxofre, reduz significativamente os demais poluentes emitidos pelo diesel fóssil, inclusive os cancerígenos.

O uso do B20 (20% de biodiesel adicionado ao óleo diesel derivado de petróleo) representa uma diminuição de 15% de material particulado e de monóxido de carbono (CO). Reduz, ainda, em 20% o teor de poliaromáticos condensados, material particulado considerado o mais maléfico.

O impacto positivo do uso B20 no transporte público não fica limitado somente às questões ambientais. A substituição gradual e crescente do diesel fóssil pelo biodiesel também produzirá economia de divisas para o País com a redução das importações de diesel e permitirá importantes ganhos sociais pela geração de renda com a inclusão produtiva de agricultores familiares no fornecimento de matérias-primas.

Segundo o professor e coordenador do Laboratório de Poluição Atmosférica da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (USP), Dr. Paulo Saldiva, o Brasil registra cerca de 4 mil mortes por ano, em decorrência de doenças cardiovasculares derivadas de poluentes atmosféricos.

Apenas a poluição provocada pelos veículos mata, indiretamente, em média, quase 20 pessoas por dia na capital paulista. Segundo ele, a redução em 10% da poluição na cidade de São Paulo causaria, em um período de 20 anos, a economia de US\$ 10 bilhões pelo efeito na saúde e na capacidade laboral.

¹ www.ubrabilio.com.br/1891/noticias/maisbiodieselnotransportecoletivoesaudeeeconomia para_193776/

O Dr. Paulo Saldiva diz, ainda, que a população de menor renda é a que mais sofre com o efeito da poluição em São Paulo, pois é ela que fica mais tempo nos corredores de ônibus e passa mais tempo no trânsito.

Segundo o professor da USP, quatro mil pessoas morrem por ano devido à poluição do ar na cidade de São Paulo, ressaltando que 40% da poluição são causadas pelas emissões do diesel. Por isso, é importante a substituição desse combustível por um menos prejudicial à saúde.

É importante ressaltar que a Petrobras concluiu, em 9 de novembro de 2012, os testes de desempenho de veículos com o uso do biodiesel B20 (mistura com adição de 20% de biodiesel ao óleo diesel). Os testes serviram para avaliar a eficiência e o impacto nos motores do aumento na concentração de biodiesel de 5% para 20%.

Em nota², a Petrobras explicou que a frota, composta por oito veículos, sendo quatro com B20 e quatro com B5, rodou 100 mil quilômetros desde 2011, passando pelos Estados da Bahia, de Sergipe, de Alagoas, de Minas Gerais, de São Paulo e do Paraná, em circuitos urbanos e rodoviários, e foi submetida a diferentes condições climáticas.

De acordo com essa nota, a próxima fase é a avaliação de emissões e do desempenho dos motores em bancada de testes, seguida de análise do comportamento das peças e componentes.

Também é importante mencionar alguns resultados dos testes autorizados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP³. A empresa Vale S.A. foi autorizada pela ANP para o uso experimental de óleo diesel B25 (75% de óleo diesel e 25% de biodiesel) em quatro de suas locomotivas, nas instalações do Complexo de Tubarão, em Vitória (ES), conforme Autorização nº 221, de 04 de maio de 2010, e nº 188, de 25 de abril de 2011.

Os testes mostraram que as condições dos componentes dos conjuntos de força que utilizaram diesel B25 se assemelharam às condições dos componentes de conjunto de força de motores que utilizaram óleo diesel B5 (95% de óleo diesel e 5% de biodiesel). Isto é, não foi observado nenhum aspecto de desgaste, carbonização ou qualquer outra falha que poderia ser oriunda da utilização de Biodiesel em maior concentração.

A empresa Construções e Comércio Camargo Corrêa S.A. foi autorizada pela ANP para o uso experimental de óleo diesel B10 em oito

² www.ebc.com.br/2012/11/petrobras-conclui-testes-de-desempenho-com-combustivel-que-usa-20-de-biodiesel-no-diesel

³ www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl_1399574667.pdf

equipamentos de sua propriedade no município de Águas de Chapecó (SC), conforme Autorização nº 364, de 28 de julho de 2009. Os equipamentos selecionados foram: três caminhões, duas carregadeiras, uma escavadeira e duas carretas. Além disso, foi autorizado o uso experimental de B20 em quatro equipamentos de sua propriedade conforme autorização nº 498, de 12 de agosto de 2010. Os quatro equipamentos selecionados pertenciam a diferentes tipos de motores, de forma a promover um estudo mais representativo: carregadeira, caminhão basculante, caminhão betoneira e caminhão reboque.

Para o parâmetro desgaste dos componentes do motor, foi feito o acompanhamento das análises realizadas em amostras de óleo, que foram retiradas do motor durante a substituição do óleo nas manutenções preventivas realizadas a cada 250 horas. Na avaliação do parâmetro desempenho, verificou-se que os equipamentos não sofreram qualquer tipo de alteração no seu comportamento, independente da atividade que estava sendo realizada.

A companhia Martin-Brower foi autorizada pela ANP para uso experimental de B20 em frota cativa de veículos e equipamentos de refrigeração de sua propriedade, na cidade de Osasco (SP), conforme autorização nº 416 de 1º de setembro de 2009.

Não foi observada qualquer alteração no funcionamento dos veículos quanto ao sistema de combustível, componentes do motor e sistema de injeção. Além disso, não foi relatada qualquer redução no desempenho dos veículos durante os testes e nenhum motorista dos veículos observou perda de potência que possa ser relacionada diretamente à utilização do biodiesel.

No caso das carretas, o aumento de consumo anotado foi aumentos de 12,04% e 27,42% com relação ao equipamento acoplado à carreta que consumia B5. Importa ressaltar que a carreta movida a B5 rodou em rotas mais longas, o que ajuda a reduzir o consumo de combustível, uma vez que as paradas e abertura do compartimento de carga se tornam menos frequentes, com consequente economia de combustível.

O óleo lubrificante dos equipamentos de refrigeração movidos a biodiesel (B20 e B100) não foi especificamente analisado, porém não foi constatada qualquer diferença significativa com relação ao óleo lubrificante utilizado nos equipamentos de refrigeração movidos a diesel comercial B5. De maneira geral, todos os equipamentos de refrigeração movidos a biodiesel funcionaram normalmente, não tendo sido constatada qualquer irregularidade relacionada à utilização de combustível.

Com relação ao B100, a empresa Urbanização de Curitiba – URBS foi autorizada pela ANP a utilizá-lo em 30 ônibus urbanos de frota cativa de

empresas regulares do transporte municipal no município de Curitiba (PR). A autorização foi a de nº 291, de 28 de junho de 2011.

Esses ônibus eram da marca Volvo e Scania, de propriedade das empresas Auto Viação Redentor Ltda. e Viação Cidade Sorriso Ltda. Durante o período de testes não foram constatadas anormalidades no sistema de injeção de combustível. Além disso, não foram identificadas variações significativas nas propriedades químicas do óleo lubrificante utilizado quando submetido ao B100. Segundo os dados fornecidos pelos operadores, verificou-se um consumo de combustível de cerca de 8 a 10% maior quando comparado como o consumo de combustível do veículo utilizando B5.

No entanto, houve um ganho ambiental significativo, com a diminuição da emissão de gases nocivos e materiais particulados. Apenas a emissão do NOx teve seu valor aumentado em 20% com o uso do B100 em relação aos testes de bancada realizados com combustível B5. A emissão de HC, CO e materiais particulados tiveram uma redução de 45%, 25% e 51%, respectivamente, em relação ao B5.

Em suma, são muitos os motivos para a apresentação deste projeto de Lei. Espero, então, contar com apoio dos nobres Pares do Congresso Nacional para sua rápida conversão em lei.

Sala das Sessões, em 15 de setembro de 2015.

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 13.033, DE 24 DE SETEMBRO DE 2014

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.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Ficam estabelecidos os seguintes percentuais de adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel comercializado com o consumidor final, medidos em volume, em qualquer parte do território nacional:

I - 6% (seis por cento), a partir de 1º de julho de 2014; e

II - 7% (sete por cento), a partir de 1º de novembro de 2014.

Parágrafo único. O Conselho Nacional de Política Energética - CNPE poderá, a qualquer tempo, por motivo justificado de interesse público, reduzir esse percentual para até 6% (seis por cento), restabelecendo-o por ocasião da normalização das condições que motivaram a redução do percentual.

Art. 2º Caberá à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP:

I - estabelecer os limites de variação admissíveis para efeito de medição do percentual de adição de biodiesel ao óleo diesel; e

II - autorizar a dispensa, em caráter excepcional, de adição mínima obrigatória de biodiesel ao óleo diesel, considerando critérios de aplicabilidade, razoabilidade e segurança do abastecimento nacional de combustíveis.

PROJETO DE LEI N.º 3.281, DE 2015 (Do Sr. Nelson Marquezelli)

Altera a Lei 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".

DESPACHO:
APENSE-SE À (AO) PL-3029/2011.

O **CONGRESSO NACIONAL** decreta:

Art. 1º A Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014 passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art.

.....
§ 2º Ficam estabelecidos um percentual mínimo de 7% (sete por cento) do álcool anidro no óleo diesel comercializado com o consumidor final, medidos em volume, em qualquer parte do território nacional: (NR)

I – 5% (cinco por cento), a partir de 1º de julho de 2016;(NR)

II – 6%(seis por cento) a partir de 1º de novembro de 2016;e (NR)

III – 7%(sete por cento) a partir de 1 de julho de 2017. (NR)”

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

JUSTIFICATIVA

A apresentação da propositura em tela pode ser o grande divisor de águas na utilização de etanol no diesel no Brasil. Estamos entrando na quarta fase tecnológica das misturas de combustíveis fósseis e agrícolas.

Um histórico da evolução do nosso sistema de combustão de energia renovável nos leva aos anos setenta, com o despertar de um novo ciclo tecnológico e o sucesso da utilização do álcool por nossos carros . Somos os pioneiros nessa mágica mistura e o resultado é que hoje, no Brasil , mais de 90% dos carros são movidos por sistema flex – que utiliza tanto a gasolina como o álcool anidro. Testes mais que promissores relatam a utilização de etanol anidro misturado ao óleo diesel sem adição de aditivos.

Na busca incessante por combustíveis que agridam menos o ambiente, as atenções dos pesquisadores se voltaram para a mistura álcool-diesel. Os primeiros testes se iniciaram no final dos anos 1970, mas a necessidade de adicionar teores elevados de estabilizantes especiais nestas combinações, aumentando sobremaneira seus custos, limitou o desenvolvimento desses estudos.

A ideia ressurgiu com força na década de 1990, em função das crescentes exigências ambientais, despertando o interesse em novas pesquisas, que se concentraram no desenvolvimento de aditivos estabilizantes mais eficazes e econômicos .

Vários países se interessaram pelo assunto, em especial a Suécia, Estados Unidos, Canadá, Austrália, Chile, Alemanha e Tailândia. Normalmente, envolvem pequenas frotas com diferentes teores de álcool e aditivos .

Com base nos resultados positivos obtidos com uma mistura preparada com um aditivo da marca comercial Dalco e com 15% de álcool etílico hidratado combustível (AEHC) na Suécia, a União dos Municípios Canavieiros do Estado de São Paulo (Unica) encaminhou uma proposta para investigar a sua viabilidade de uso no Brasil, em abril de 1997.

Naquele mesmo ano, criou-se o Grupo Técnico II, coordenado pelo Ministério da Ciência e Tecnologia, para estudar a viabilidade técnica da mistura, congregando órgãos públicos, entidades de pesquisa, iniciativa privada e organizações não-governamentais. Foi elaborado um programa que tinha por objetivo desenvolver novos mercados para o álcool carburante, reduzir os estoques do produto em níveis desejáveis e diminuir a demanda de importação de óleo diesel.

A mistura deveria também servir de mecanismo regulador para as oscilações da produção da agroindústria e contribuir para a redução da emissão de gases que agravam o “efeito estufa”. Além disso, deveria diminuir a emissão de particulados que aumentam a poluição urbana. O Programa Álcool & Diesel se desenvolveu em duas direções: um projeto coordenado pela União da Agroindústria Açucareira e outro, pela Associação dos Produtores de Álcool e Açúcar do Paraná. Os dois se diferenciavam por questões técnicas. A mistura proposta pela Unica continha de 3% a 10% de álcool hidratado (AEHC) e era obtida por emulsão, enquanto a da Alcopar continha de 8% a 11,2% de álcool anidro (AEAC), obtida por solução.

Posteriormente, os estudos se ampliaram, abandonando-se o uso do aditivo Dalco e investigando-se vários tipos de emulsões com o uso do álcool anidro e de outros aditivos estabilizantes: AEP-102, BIO 7 e Promad 1. Também foram desenvolvidos testes independentes em algumas usinas com misturas, contendo 3% de álcool anidro (AEAC) na faixa de 3% a 10% em volume, que não exigem aditivos estabilizantes.

A mistura de álcool etílico anidro com óleo fúsel no teor inicial de 3% foi batizada de MAD3 e recebeu em outubro de 1998 o aval do Conselho Interministerial do Açúcar e do Álcool. Passou a ter, então, o uso monitorado em Curitiba numa frota de ônibus. Foi também experimentada na Capital de São Paulo.

Paralelamente, desde 1998, a Coopersucar iniciou teste em usinas cooperadas nas proporções de 3%, 5%, 7% e 10% de álcool anidro misturado ao diesel, sem aditivos.

Os testes prosseguem até hoje, e neste artigo são apresentados dados principalmente da mistura de 7% de álcool etílico anidro carburante (AEAC), em razão da facilidade de obtenção dos resultados com a usina.

O desafio é verificar se essas misturas podem ser competitivas em termos de preço ao consumidor e ser utilizadas sem alterar o desempenho e dirigibilidade do veículo e sem causar aumento significativo no consumo de combustível e deterioração prematura de peças e componentes do sistema de alimentação de combustível e do motor.

O artigo relata testes de utilização de etanol anidro misturado ao óleo diesel sem adição de aditivos, na proporção de 7%, iniciados no ano de 1998, na Virgolino de Oliveira S/A Açúcar e Álcool, mais conhecida como Usina Catanduva, na

cidade de Ariranha, SP. Apresenta a forma de preparação da mistura, discute os resultados, apresenta os valores obtidos na medição de opacidade e análise de óleo lubrificante realizadas e mostra durabilidades de componentes de injeção.

A determinação do tamanho da frota de teste da mistura álcool/diesel, ou seja, o número de caminhões utilizados influencia diretamente a precisão dos resultados.

Para isso adotou-se o critério de variar o tamanho da amostra até obter erro percentual menor que o coeficiente de variação das médias de consumo de combustível de todos os caminhões.

O número mínimo de caminhões necessários para relevância estatística do teste realizado na Usina Catanduva foi calculado para as duas frotas canavieiras existentes na empresa. O número indica a quantidade de amostras necessárias para utilizar a mistura e o número de testemunhas para comparar os resultados.

O número de amostras necessário calculado foi de 5 caminhões para cada modelo.

Os dados analisados são de uma frota de caminhões de cana-de-açúcar, trabalhando durante o período de colheita.

As comparações sempre foram feitas em períodos semelhantes, porque há significativas diferenças nas densidades de carga, pois o perfil da cana é diretamente proporcional à carga carregada por uma composição. Essa frota fica praticamente parada fora da safra de cana-de-açúcar.

A frota de caminhões de cana é a que percorre o maior número de quilômetros numa usina de açúcar e, conseqüentemente, proporciona maior velocidade à pesquisa.

Além disso, possui abastecimento centralizado, facilitando o controle.

Os testes apresentados se iniciaram em 1998, na empresa Virgolino de Oliveira S/A Açúcar e Álcool, e prosseguem até o momento. Já há resultados de 8 safras de cana-de-açúcar.

Para preparação da mistura é necessário tomar uma série de cuidados para que não haja separação de fases.

Primeiramente, deve-se ter certeza de que o tanque onde ficará armazenado o combustível está isento de água. A seguir calcula-se a quantidade de etanol anidro necessária e adiciona-se ao recipiente. Depois adiciona-se a quantidade de diesel necessária para formar a mistura. O processo é finalizado colocando-se o combustível formado para recircular. Uma maneira de determinar o tempo de

recirculação é dividindo-se a quantidade de mistura preparada em litros pela capacidade da bomba de recirculação em litros por hora.

É necessário sempre colocar o álcool antes do diesel, para garantir que não haverá separação de fases.

Nos momentos iniciais do ensaio, foram retiradas amostras de óleo lubrificante para avaliação de desgaste dos motores e desempenho do lubrificante. O intuito foi verificar alguma anormalidade causada pela mistura de diesel com álcool. Foram realizadas as seguintes análises:

metais (cobre, silício, alumínio, ferro, chumbo e cromo), TBN, água, viscosidade e insolúveis.

Foram realizados na Usina Catanduva ensaios para medição de opacidade do gás de escapamento, segundo a NBR 13037/1993. Este método, adotado pelos fabricantes de veículos, é realizado com o veículo parado e sem carga. Cada série consiste em 10 repetições, e o valor médio de opacidade é tomado a partir da média aritmética das 7 últimas medidas, de forma a desconsiderar a fumaça acumulada no coletor de escapamento. Dentro da série de 7 medidas são consideradas 4 consecutivas cuja diferença seja inferior a 0,25 m. Foram feitas 2 séries de medidas para cada caminhão, utilizando-se mistura álcool/diesel e, posteriormente, diesel puro, para comparação.

Foram realizadas medições de consumo de combustível para comparação com a frota testemunha no intuito de avaliar a proporcionalidade entre consumo e perda energética da mistura utilizada em relação ao diesel puro.

Além disso, foram realizados cálculos de rendimento energético: multiplica-se a carga total transportada pelo consumo e o resultado é dividido pelo número de viagens.

A ideia desse cálculo foi balancear a relação carga transportada com consumo de combustível e número de viagens realizadas.

Resultados

A mistura etanol anidro com óleo diesel foi analisada na proporção de 7%. Os dados obtidos com a mistura de álcool misturado ao óleo diesel foram levantados nos anos de 1998 a 2005, em dois modelos diferentes de caminhões, conforme descrito anteriormente. Os caminhões com prefixo 131xx pertencem a uma marca, enquanto os caminhões com prefixo 152xx pertencem a outra marca. Cada frota é composta por cinco unidades, para obter relevância estatística, conforme mostrado anteriormente. Foram realizados cálculos estatísticos de consumo de combustível e rendimento energético para a mistura de 7% de etanol anidro ao óleo diesel para as duas marcas de caminhões. Para ambos houve diferenças significativas, quando comparados aos obtidos com diesel puro, no período avaliado.

Sabendo-se que o poder calorífico do óleo diesel é de 10.810 kcal/kg (Shell, 1991) e do álcool anidro é de 7.090 kcal/kg (Shell, 1991) e que as densidades medidas do óleo diesel e do etanol anidro são de 0,8559 g/cm³ e 0,7893 g/cm³, tem-se que o poder calorífico do óleo diesel é de 9.252 kcal/L e do etanol anidro é de 5.596 kcal/L.

Efetuando-se os cálculos para a mistura de 7% de etanol anidro e 93% de diesel, tem-se que o poder calorífico da mistura é de 8.996 kcal/L, sendo cerca de 3% inferior ao do diesel puro.

Estatisticamente, o consumo e o rendimento energético dos caminhões que utilizaram a mistura, quando comparados aos que utilizaram diesel puro, em termos de poder calorífico, não tiveram diferença significativa.

Após avaliar detalhadamente as análises de óleo lubrificante durante os anos de 1998 e 1999, concluiu-se que não havia diferença significativa entre os caminhões que utilizam diesel puro e aqueles que utilizam álcool misturado ao diesel. Então decidiu-se não mais fazer as análises detalhadas de óleo, mantendo-se apenas as rotineiras, que consistem em medição de viscosidade a 40°C (Norma MB-326-ABNT), ponto de fulgor (Norma MB-50-ABNT) e sólidos insolúveis (Norma MB-325-ABNT). As Tabelas 1 e 2 mostram as análises de óleo efetuadas.

Portanto, a Mistura é muito vantajosa quando o preço do etanol anidro estiver abaixo de 60% do preço do diesel, além da diminuição na emissão de particulados quando se substitui parcialmente o diesel pelo álcool.

A partir dos resultados obtidos, pode-se afirmar:

a) A diferença de consumo ficou em 3,87% na frota 131xx e em 3,62% na frota 152xx, enquanto a diferença de rendimento energético ficou em 4,44% na frota 131xx e 4,83% na frota 152xx.

b) Para mistura de 7% de álcool no diesel, obteve-se diferença significativa de consumo e de rendimento energético.

A mistura resultante possui poder calorífico cerca de 3% inferior ao do óleo diesel puro. Levando-se em consideração essa perda de poder calorífico, quando comparada ao diesel puro, o aumento de consumo e a perda de rendimento energético das frotas estudadas foram proporcionais às perdas de poder calorífico do combustível resultante e ficaram dentro da margem de erro. Isso indica que não houve perda de rendimento do motor em razão da diminuição do número de cetanos da mistura.

c) As análises de óleo realizadas não apresentaram nenhuma diferença significativa de viscosidade, ponto de fulgor e sólidos insolúveis entre a frota que utilizou diesel puro e a frota que utilizou a mistura álcool-diesel. Não foi percebida

nenhuma diferença de consumo de óleo lubrificante entre as frotas que utilizam a mistura, comparadas com as frotas que utilizaram óleo diesel puro.

d) Há diminuição na emissão de particulados quando se substitui parcialmente o diesel por álcool. Na mistura de 7% a redução foi considerável, enquanto na de 3% houve redução, porém a amplitude dos resultados não foi satisfatória.

e) O teste da mistura com 7% já atingiu 2.140.742 km na frota 131xx (428.148 km por caminhão) e 2.865.421 (573.084 km por caminhão) na frota 152xx. Esses caminhões são equipados com bombas injetoras em linha e até o presente momento tiveram um desempenho superior quanto a durabilidade dos componentes de injeção quando comparados aos caminhões que utilizam diesel puro.

Entendo que a matéria é importante para a economia brasileira, principalmente para o meio ambiente e a geração de emprego na área rural e servirá de mecanismo regulador para as oscilações do mercado e na produção agroindustrial e contribuirá para a redução de emissão que agravam o “efeito estufa”.

Caberá aos meus pares a avaliação e aprovação de importante matéria, aumentando a capacidade geradora de nossa indústria canavieira, mudando em parte, a nossa matriz energética.

Sala das Sessões em, 13 de outubro de 2015.

Deputado **NELSON MARQUEZELLI**
PTB/SP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 13.033, DE 24 DE SETEMBRO DE 2014

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.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Ficam estabelecidos os seguintes percentuais de adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel comercializado com o consumidor final, medidos em volume, em qualquer parte do território nacional:

- I - 6% (seis por cento), a partir de 1º de julho de 2014; e
- II - 7% (sete por cento), a partir de 1º de novembro de 2014.

Parágrafo único. O Conselho Nacional de Política Energética - CNPE poderá, a qualquer tempo, por motivo justificado de interesse público, reduzir esse percentual para até 6% (seis por cento), restabelecendo-o por ocasião da normalização das condições que motivaram a redução do percentual.

Art. 2º Caberá à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP:

I - estabelecer os limites de variação admissíveis para efeito de medição do percentual de adição de biodiesel ao óleo diesel; e

II - autorizar a dispensa, em caráter excepcional, de adição mínima obrigatória de biodiesel ao óleo diesel, considerando critérios de aplicabilidade, razoabilidade e segurança do abastecimento nacional de combustíveis.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.948, DE 2015 **(Do Sr. Marcelo Belinati)**

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.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3029/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. A presente lei objetiva incentivar a adoção de veículos automotores que se utilizem de combustíveis ou energias que se apresentem mais ecologicamente adequados e/ou propulsores que tenham eficiência elevada.

Art. 2º. Considera-se combustível ecologicamente adequado, aquele que apresenta, quando de sua queima, níveis de emissão de poluentes pelo menos 15% menores que as emitidas pelos motores de potências equivalentes movidos a gasolina comum.

Parágrafo único. Para fins de enquadramento nesta lei, os motores bi ou multicomcombustível deverão ser considerados em relação ao combustível ou mistura de combustíveis mais poluentes.

Art. 3º. Energias ecologicamente adequadas são aquelas geradas através de meios não poluentes e de baixo impacto ecológico.

Art.4º. Propulsores de eficiência elevada são aqueles que demonstrem rendimento pelo menos 20% maiores que os de potência equivalente e mesmo combustível.

Art. 5º. Os veículos que utilizem propulsores que atenderem os preceitos desta lei, contarão com descontos de 30% na cobrança de IPI, COFINS e PIS.

Art. 6º. Os veículos de passeio poderão contar com propulsores movidos à Diesel, desde que comprovados que estes sejam no mínimo 15% mais eficientes que motores de mesma potência, movidos à gasolina e apresentem no mínimo, os mesmos níveis de emissão de poluentes.

Art. 7º. Os veículos elétricos e outros que utilizem energias ou combustíveis ecologicamente adequados contarão com descontos de 30% na cobrança de IPI, COFINS e PIS.

Art. 8º. O Governo Federal incentivará as pesquisas no sentido de possibilitar o desenvolvimento de propulsores e combustíveis mais eficientes, através de incentivos financeiros, redução de tributos e criação de cursos técnicos e superiores que visem o desenvolvimento destas áreas.

Art. 9º. A utilização de combustíveis considerados altamente poluentes, tais como carvão mineral, carvão vegetal (lenha) ou óleo BPF, implicarão em um acréscimo de 0,01% na cobrança de CIDE, COFINS e PIS/PASEP, destinado a bancar os incentivos a utilização de propulsores, combustíveis e energias menos poluentes e o desenvolvimento das tecnologias que proporcionem maior rendimento e menos emissão de poluentes.

Art. 10º. Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo do presente projeto de lei, é instituir incentivos à utilização de combustíveis renováveis, motores de alta eficiência e diesel em veículos

de passeio desde que comprovados que estes sejam no mínimo 15% mais eficientes que motores de mesma potência, movidos à gasolina comum.

Também visa autorizar que veículos de passeio tenham motores movidos a diesel.

Queremos assim, garantir um meio ambiente mais saudável, como menos poluição, conforme preceitua o art. 225 da Constituição Federal brasileira e a preservação dos recursos do planeta, considerados em face das atividades econômicas, nos termos do art. 170, VI da Carta Magna. Também o art. 23, VI da Constituição determina que todos os entes federados devem proteger o meio ambiente e combater todas as formas de poluição.

No mundo todo, a utilização de fontes alternativas de energia vem ganhando força. As pessoas estão mais conscientes dos impactos da poluição na saúde da população e na perda de qualidade de vida que isto proporciona. As mudanças climáticas causadas pela poluição e exploração desenfreada de recursos ficam cada vez mais evidentes.

“O mundo lançou mais poluentes de carbono na atmosfera no ano passado do que em toda a história”. Esse alerta foi feito ano passado, por cientistas que estudam o assunto, na “Cúpula do Clima” que aconteceu em Nova York, nos Estados Unidos. Os principais responsáveis foram China, Estados Unidos e Índia.

A atividade humana em todo o mundo foi responsável por lançar uma quantidade estimada em 39,8 bilhões de toneladas de dióxido de carbono no ar em 2013, como resultado da queima de carvão, petróleo e gás. 778 milhões de toneladas a mais do que ano anterior, o que representa um acréscimo de 2,3% em 2013 em relação a 2012.

“Estamos na direção errada”, disse *Glen Peters*, um cientista norueguês que integra o Projeto Global de Carbono, um grupo internacional de especialistas que calcula as emissões globais de dióxido de carbono anualmente.

Os resultados foram publicados em três artigos nas revistas científicas *Nature Geoscience* e *Nature Climate Change*. O grupo de especialistas calcula que as emissões de dióxido de carbono, o principal gás produzido pela atividade humana responsável pelo aquecimento da atmosfera, estejam crescendo a uma média de 2,5% ao ano.

Os cientistas preveem que essas emissões continuarão a aumentar e acreditam que o planeta em 30 anos ficará 1,1 grau Celsius mais quente

do que atualmente. Em 2009, líderes mundiais se comprometeram a atuar para reverter essa tendência de aquecimento da atmosfera e do planeta. Infelizmente isso não vem acontecendo.⁴

O Brasil precisa se posicionar firmemente quanto à esta questão e o Congresso tem o dever constitucional de apresentar medidas que contribuam para o combate à poluição e redução da utilização dos recursos naturais não renováveis. Estas questões estão diretamente ligadas ao nosso futuro, de nossos filhos e de todas as futuras gerações.

Este projeto tenta atacar o problema em duas frentes: oferecendo benefícios para que se adotem tecnologias menos poluentes e de menor impacto ambiental e ao mesmo tempo, penalizando aqueles que utilizam recursos mais poluentes. Imaginamos que desta forma, os recursos necessários para viabilizar as ações viriam daqueles que mais prejudicam o meio-ambiente.

Portanto, tendo em vista o dever de todos, em especial dos membros desta Nobre Casa, de defender o direito constitucional de acesso ao meio ambiente, vimos apresentar a presente proposição.

Por todo o exposto, esperamos contar com o apoio de nossos ilustres Pares para aprovação da medida, que busca proteger o meio ambiente e resguardar o bem-estar e o futuro de nossa população.

Sala das Sessões, em 10 de dezembro de 2015.

Deputado Marcelo Belinati
PP/PR

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....
TÍTULO III

⁴ http://www.brasilpost.com.br/2014/09/22/emissoes-carbono-aquecimento-global_n_5860484.html

DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

CAPÍTULO II
DA UNIÃO

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;

II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;

III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;

IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;

V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação, à ciência, à tecnologia, à pesquisa e à inovação; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 85, de 2015, republicada no DOU de 3/3/2015\)*](#)

VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;

VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;

VIII - fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;

IX - promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;

X - combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;

XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;

XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

Parágrafo único. Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional. [*\(Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006\)*](#)

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:

I - direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico;

II - orçamento;

III - juntas comerciais;

IV - custas dos serviços forenses;

V - produção e consumo;

VI - florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição;

VII - proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico;

VIII - responsabilidade por dano ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;

IX - educação, cultura, ensino, desporto, ciência, tecnologia, pesquisa, desenvolvimento e inovação; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 85, de 2015, republicada no DOU de 3/3/2015\)*](#)

- X - criação, funcionamento e processo do juizado de pequenas causas;
- XI - procedimentos em matéria processual;
- XII - previdência social, proteção e defesa da saúde;
- XIII - assistência jurídica e defensoria pública;
- XIV - proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência;
- XV - proteção à infância e à juventude;
- XVI - organização, garantias, direitos e deveres das polícias civis.

§ 1º No âmbito da legislação concorrente, a competência da União limitar-se-á a estabelecer normas gerais.

§ 2º A competência da União para legislar sobre normas gerais não exclui a competência suplementar dos Estados.

§ 3º Inexistindo lei federal sobre normas gerais, os Estados exercerão a competência legislativa plena, para atender a suas peculiaridades.

§ 4º A superveniência de lei federal sobre normas gerais suspende a eficácia da lei estadual, no que lhe for contrário.

.....

TÍTULO VII DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA

CAPÍTULO I DOS PRINCÍPIOS GERAIS DA ATIVIDADE ECONÔMICA

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

- I - soberania nacional;
- II - propriedade privada;
- III - função social da propriedade;
- IV - livre concorrência;
- V - defesa do consumidor;

VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003\)*](#)

- VII - redução das desigualdades regionais e sociais;
- VIII - busca do pleno emprego;

IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País. [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 6, de 1995\)*](#)

Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

Art. 171. [*\(Revogado pela Emenda Constitucional nº 6, de 1995\)*](#)

.....

TÍTULO VIII DA ORDEM SOCIAL

.....

CAPÍTULO VI DO MEIO AMBIENTE

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.

§ 1º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao poder público:

I - preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais e prover o manejo ecológico das espécies e ecossistemas;

II - preservar a diversidade e a integridade do patrimônio genético do País e fiscalizar as entidades dedicadas à pesquisa e manipulação de material genético;

III - definir, em todas as unidades da Federação, espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a alteração e a supressão permitidas somente através de lei, vedada qualquer utilização que comprometa a integridade dos atributos que justifiquem sua proteção;

IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade;

V - controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente;

VI - promover a educação ambiental em todos os níveis de ensino e a conscientização pública para a preservação do meio ambiente;

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.

§ 2º Aquele que explorar recursos minerais fica obrigado a recuperar o meio ambiente degradado, de acordo com solução técnica exigida pelo órgão público competente, na forma da lei.

§ 3º As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

§ 4º A Floresta Amazônica brasileira, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, o Pantanal Mato-Grossense e a Zona Costeira são patrimônio nacional, e sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais.

§ 5º São indisponíveis as terras devolutas ou arrecadadas pelos Estados, por ações discriminatórias, necessárias à proteção dos ecossistemas naturais.

§ 6º As usinas que operem com reator nuclear deverão ter sua localização definida em lei federal, sem o que não poderão ser instaladas.

CAPÍTULO VII DA FAMÍLIA, DA CRIANÇA, DO ADOLESCENTE, DO JOVEM E DO IDOSO *(Redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010)*

Art. 226. A família, base da sociedade, tem especial proteção do Estado.

§ 1º O casamento é civil e gratuita a celebração.

§ 2º O casamento religioso tem efeito civil, nos termos da lei.

§ 3º Para efeito da proteção do Estado, é reconhecida a união estável entre o homem e a mulher como entidade familiar, devendo a lei facilitar sua conversão em casamento.

§ 4º Entende-se, também, como entidade familiar a comunidade formada por qualquer dos pais e seus descendentes.

§ 5º Os direitos e deveres referentes à sociedade conjugal são exercidos igualmente pelo homem e pela mulher.

§ 6º O casamento civil pode ser dissolvido pelo divórcio. [\(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 66, de 2010\)](#)

§ 7º Fundado nos princípios da dignidade da pessoa humana e da paternidade responsável, o planejamento familiar é livre decisão do casal, competindo ao Estado propiciar recursos educacionais e científicos para o exercício desse direito, vedada qualquer forma coercitiva por parte de instituições oficiais ou privadas.

§ 8º O Estado assegurará a assistência à família na pessoa de cada um dos que a integram, criando mecanismos para coibir a violência no âmbito de suas relações.

.....

COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA
PARECER VENCEDOR

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 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 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 n.º 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 n.º 3.029, de 2011, bem como dos Projetos de Lei n.º 7.634, de 2014; n.º 7.635, de 2014; n.º 2.751, de 2015; n.º 2.980, de 2015; n.º 3.281, de 2015; e n.º 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 n.º 3.029/2011 e os Projetos de Lei n.ºs 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 Parcianello, 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 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 22 de maio de 2019.

Deputado MÁRIO NEGROMONTE JR.

FIM DO DOCUMENTO