

## **COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA**

### **PROJETO DE LEI Nº 5.892, DE 2001**

Dispõe sobre o uso de óleo diesel automotivo em veículos utilitários e estabelece condições para o uso de combustíveis que gozem de quaisquer subsídios financeiros ou benefícios tributários.

**Autor: Deputado JOSÉ CARLOS ALELUIA**

**Relator: Deputado Dr. HELENO**

#### **I – RELATÓRIO**

O Projeto de Lei nº 5.892, de 2001, de autoria do ilustre Deputado José Carlos Aleluia, tem por objetivo flexibilizar o uso de óleo diesel automotivo em veículos utilitários e estabelecer condições para uso de combustíveis automotivos com preços subsidiados, ou que gozem de benefícios tributários.

O nobre parlamentar propõe que a utilização do óleo diesel fique restrita a veículos utilitários com capacidade de carga igual ou superior a quinhentos quilos. Pretende, também, regular o uso, em veículos automotores, de combustíveis subsidiados, ou que recebam benefícios fiscais, que seria permitido nos seguintes casos:

- veículos de frotas oficiais;
- veículos de grande porte, destinados ao transporte de cargas;
- veículos de transporte de passageiros com capacidade superior a 8 pessoas;
- veículos pertencentes a missões diplomáticas;
- veículos licenciados em outros países e com permanência temporária em território nacional;

- veículos destinados ao transporte aquaviário ou ferroviário de cargas e passageiros;
- veículos destinados a serviços de socorro médico e transporte de enfermos;
- veículos utilitários que atendam aos requisitos para utilização do óleo diesel.

A proposição foi distribuída, nos termos regimentais, às Comissões de Viação e Transporte, de Minas e Energia; e de Constituição e Justiça e de Redação.

Ainda, por força do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, foi-lhe a apensado o Projeto de Lei nº 6.408, de 2002, de autoria do ilustre Deputado Júlio Redecker, que autoriza o uso de óleo diesel, como combustível automotivo, nos veículos de aluguel, mais especificamente, os táxis.

Durante o prazo regimental, não foi oferecida qualquer emenda ao Projeto ou a seu apensado.

É o nosso relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

O emprego de óleo diesel em veículos comerciais tem sido sempre motivo de polêmica. No presente projeto, o ilustre Autor apresenta como justificativa para sua proposição a necessidade de se dispor dos recursos energéticos de forma mais justa, proveitosa e equilibrada, estabelecendo prioridades em seu uso, de modo que se evitem a concorrência e o desperdício. Alega, ainda, em sua justificativa, ser necessário assegurar que o óleo diesel, produto crítico do refino, não seja utilizado em veículos luxuosos, destinados ao lazer de pouquíssimos privilegiados.

Oportuno se faz lembrar que, atualmente, o uso do óleo diesel encontra-se regulado de acordo com a Portaria DNC nº 23, de 06 de junho de 1994, que restringe o seu uso aos seguintes veículos:

- veículos de passageiro, de carga ou de uso misto, com capacidade superior a 1.000 kg;
- veículos denominados Jipes, com tração nas quatro rodas, com caixa de mudança múltipla e redutor;

- veículos de missões diplomáticas;
- veículos em permanência temporária no País;
- veículos apreendidos pela Receita Federal, para uso por órgãos da Administração Pública direta.

Ao analisarmos a presente proposição, no que diz respeito à utilização do óleo diesel, cabem duas avaliações importantes.

A primeira diz respeito aos veículos cuja autorização se propõe eliminar da Portaria DNC nº 23, de 06 junho de 1994. Nessa listagem se encontram os veículos denominados jipes, com tração nas quatro rodas, com caixa de mudança múltipla e redutor que, no entender deste Relator, não podem ser caracterizados somente como de luxo e restritos a poucos, uma vez que nessa condição se enquadram, também, veículos de uso rural. Logo, ao se eliminar, por completo, a possibilidade de uso do óleo diesel em jipes, pode-se estar introduzindo restrições inadequadas. Essa alteração se mostra especialmente preocupante quando se verifica o número de veículos comercializados internamente e que atendem a tais condições. Segundo anuário estatístico da ANFAVEA de 1999, último ano que trouxe de maneira destacada as vendas de jipes no mercado interno, foram comercializados, em 1998, apenas 449 veículos desse tipo. Não parece fazer muito sentido introduzir a vedação proposta, para coibir o uso em tão poucos veículos, mormente agora em que o programa do biodiesel, com certeza, terá amplo uso no meio rural.

Observamos que a proposição também deixou de fora os veículos apreendidos pela Receita Federal, para uso por órgãos da Administração Pública direta. Essa é mais uma alteração que nos preocupa, uma vez que não teremos como dar destino a esses veículos uma vez que nem mesmo a opção do leilão poderá ser aventada, tendo em vista a sua proibição de uso, caso a presente proposição venha ser aprovada.

A segunda diz respeito à proposta de liberação para uso em veículos até então não autorizados, como é o caso dos veículos de carga com capacidade igual ou superior a 500 kg. O autor do Projeto procurou o Relator solicitando a inserção de mudanças no presente Projeto de Lei, em seu Art. 2º, substituindo “veículos utilitários” por “pick-up” de fabricação nacional ou estrangeira.

A alteração proposta pelo autor do projeto, por intermédio

do Deputado José Carlos Araújo, ainda que impusesse algumas restrições em relação ao Projeto original, não ataca o problema central, o que fez com que este Relator restringisse ainda mais o emprego do óleo diesel, atribuindo o seu uso apenas para os veículos pick-up com emprego exclusivo em meio rural.

Seguidas vem sendo as proposições com vistas a permitir a utilização de óleo diesel em veículos de menor porte, motivadas, basicamente pelo diferencial entre os preços vigentes. O diesel, pela sua função social e impacto sobre a economia, vem sendo taxado em níveis bastante inferiores à gasolina. Isso faz com que o combustível, mesmo sendo vendido pela refinaria a preços superiores aos da gasolina, seja mais barato ao consumidor.

Não faz, portanto, qualquer sentido flexibilizar o uso do óleo diesel para veículos que não apresentem as mesmas funções sociais, notadamente se tratando de um combustível que proporciona maiores índices de poluição ambiental e tem 15% da demanda interna sendo importada.

Nesse sentido, cumpre ressaltar que o Ministério de Minas e Energia já realizou alguns estudos preliminares sobre o tema, concluindo que não estão presentes as condições que permitiriam a maior flexibilização do uso de óleo diesel automotivo, pelas seguintes razões:

- o óleo diesel, mesmo não sendo mais subsidiado, possui carga tributária bastante inferior à incidente sobre os demais combustíveis automotivos, particularmente pela essencialidade do produto para o transporte de carga e de passageiros. Assim, liberar o uso de diesel em veículos de pequeno porte significará abrir mão do poder de tributar, sem a correspondente contrapartida social associada ao uso do derivado.

- o óleo diesel comercializado no Brasil proporciona, na média, nível de emissões superior ao observado em veículos movidos a gasolina, álcool ou gás natural. Dessa forma, ampliar o potencial de veículos movidos a diesel nas cidades brasileiras implicará maiores níveis de poluição ambiental.

- o Brasil importa uma parcela considerável de óleo diesel (15%) do volume total de óleo diesel comercializado internamente. Dessa forma, introduzir a possibilidade de aumento desse consumo acarretará a necessidade de maiores importações, elevação da remessa de divisas para o exterior e o correspondente desequilíbrio da balança comercial brasileira.

- a possibilidade de utilização de óleo diesel em veículos de pequeno porte reduz a atratividade ao uso do gás natural veicular, que por ser

menos poluente, se apresenta como a melhor solução para os grandes centros.

- embora não haja comercialização de combustíveis subsidiados em veículos automotores, haja vista a extinção desses subsídios em início de 2002, entendemos ser totalmente não recomendável sua reintrodução no mercado, mesmo com as restrições determinadas no projeto em comento.

- por último, mostra-se pertinente comentar que, desde 1993, a restrição ao uso de determinados combustíveis automotivos vem sendo tratada em atos normativos infralegais, editados pelo órgão regulador (DNC, ANP, CONTRAN), sem qualquer contestação, não havendo, portanto, justificativas para a introdução das restrições em ato normativo com força de lei.

Após analisar a proposição este Relator não recomenda a sua aprovação da maneira em que ele se apresenta para análise, isto porque o diesel vem se apresentando como uma importante fonte poluidora e não será aconselhável colocarmos uma nova massa de veículos usando esse combustível, notadamente nos grandes centros urbanos, onde eles serão mais utilizados. É de bom alvitre lembrarmos, também, que, para esses veículos, o álcool e o gás natural se apresentam como opção mais viável, mormente esse último, não apenas pelo seu baixo custo (70% mais barato), mas também pela baixa emissão de partículas poluidoras. Ademais, a tecnologia atingida pelo setor de gás natural veicular está tão evoluída que, na atualidade, é possível se colocar o produto em qualquer parte do país, por meio das chamadas *carretas-feixe*.

Não obstante estarmos numa fase em que o biodiesel promete despontar como uma provável solução para os grandes centros urbanos, é preciso aguardarmos a repercussão de seu uso; mesmo assim, em princípio, ele não terá outras prioridades que o derivado fóssil.

Penso que, salvo melhor juízo, o presente projeto é apresentado num momento impróprio. Ele deveria aguardar a viabilidade da implantação das Plantas GTL (Gas to Liquid), um método que permitirá o refino de combustíveis sintéticos como óleo diesel e a gasolina a partir do gás natural, utilizando o processo Fischer-Tropsch que, para um país com uma reserva de gás natural na ordem de 655 bilhões de m<sup>3</sup>, trará grandes perspectivas para melhor resolver o seu problema com relação ao refino. Entretanto este Relator está propenso a **APROVAR** o presente Projeto de Lei, observadas as alterações introduzidas em sua **EMENDA MODIFICATIVA**.

Com relação ao apensado Projeto de Lei nº 6.408, de 2002,

