

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 5.892, DE 2001 (e seu apenso PL 6.408, de 2002)

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 **LEODEGAR TISCOSKI**

I - RELATÓRIO

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

De acordo com o projeto, será permitido o uso de óleo diesel como combustível automotivo para veículos utilitários de fabricação nacional ou estrangeira, de cabine simples ou dupla, e que tenham capacidade de carga igual ou superior a quinhentos quilogramas. Considera como utilitário qualquer veículo automotivo de uso urbano ou rural, destinado ao transporte de carga. Entende como carga útil a capacidade de carga do veículo, excluídos os pesos do condutor, tripulante e passageiros.

O uso automotivo de combustíveis que recebam subsídios financeiros ou benefícios tributários de qualquer espécie só será permitido em:

- veículos componentes de frotas oficiais e de uso exclusivo de forças armadas, bombeiros e polícias;
- veículos de grande porte, destinados ao transporte de cargas;
- veículos de transporte coletivo, com capacidade superior a oito passageiros;
- veículos pertencentes a missões diplomáticas estrangeiras ou que tenham sido licenciados em outros países;
- veículos aquaviários e ferroviários de transporte de cargas ou passageiros;
- veículos destinados à prestação de socorro médico e de transporte de doentes;
- veículos utilitários, conforme definido na Lei.

O projeto exclui de seus efeitos os veículos já licenciados ou com processos de importação iniciados antes de sua aprovação.

Ao projeto foi apensado o PL nº 6.408, de 2002, de autoria do ilustre Deputado **Júlio Redecker**, que autoriza o uso de óleo diesel como combustível automotivo.

No prazo regulamentar, não foram apresentadas emendas aos projetos.

Cabe a esta Comissão de Viação e Transportes pronunciar-se sobre o mérito dos projetos, nos termos do inciso XIV do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A utilização do óleo diesel como combustível em veículos não-comerciais tem sido um tema polêmico, por envolver questões econômicas e estratégicas altamente relevantes para o País.

A dependência excessiva que temos do transporte rodoviário de cargas e passageiros faz com que o óleo diesel, que move a maioria absoluta dos veículos de carga do Brasil, seja um ponto sensível em nossa economia. Isto porque é impossível retirar do petróleo bruto mais do que um determinado percentual de diesel, situado em torno de 35%, em termos volumétricos. Na destilação do petróleo, não há como produzir óleo diesel sem que gasolina, querosene, óleo combustível pesado, nafta e outros derivados sejam também produzidos, em percentuais mais ou menos fixos.

Como a demanda interna por óleo diesel é muito grande, ela praticamente determina a quantidade de petróleo que necessitamos. Se a demanda por esse óleo aumenta, aumenta também a necessidade de importação de petróleo, mesmo que sobre gasolina e outros derivados. Como a situação da maioria dos países é semelhante, com demanda por óleo diesel superior à dos demais derivados do petróleo, uma liberalização generalizada do seu uso é claramente indesejável para a economia nacional.

Manter o equilíbrio entre a demanda e oferta de combustíveis derivados do petróleo é, portanto, um dos fatores que sempre levaram o Brasil a manter políticas de restrição ao uso de óleo diesel como combustível para veículos de passeio e utilitários leves. Como o cenário energético nacional não tem perspectivas de alterações profundas no curto prazo, parece-nos conveniente a manutenção dessas políticas.

Outro fator que recomenda preservar o óleo diesel para usos mais nobres e mais estratégicos é seu preço, que tem sido historicamente subsidiado, principalmente por meio de sobrepreços à gasolina.

Apesar da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, ter eliminado o subsídio ao preço do diesel, pode-se considerar que essa eliminação é provisória. Isto porque a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, que criou a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE – incidente sobre a importação e comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool etílico combustível, prevê que parte dessa contribuição será utilizada para “pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados e de derivados do petróleo”.

Como a ausência de subsídios ao preço do diesel afeta fortemente a economia nacional, pois, como já ressaltamos, a maior parte das cargas transportadas em nosso País depende de motores movidos a óleo diesel, é certo que parcela significativa da CIDE seja utilizada para esse fim.

A restrição do uso do diesel será, nesse caso, uma questão de justiça, pois se todos os consumidores de gasolina pagarem subsídios ao óleo diesel, não é justo que este combustível seja utilizado indiscriminadamente em carros de passeio, em geral de pessoas de maior poder aquisitivo, pois os carros a diesel no Brasil custam muito mais caro do que os movidos a gasolina. Seria um subsídio às avessas, com os usuários de automóveis a gasolina, de todos os níveis de renda, ajudando cidadãos de alta renda a manter automóveis de luxo.

Acabar com essas distorções é o bem colocado objetivo do Projeto de Lei nº 5.892, de 2001, sobre cujo mérito não temos dúvidas.

O projeto apensado, de nº 6.408, de 2002, tem o objetivo específico de liberar o uso do óleo diesel pelos veículos de aluguel, isto é, pelos táxis. Nesse aspecto, temos que ponderar, entre outros aspectos, que:

- os veículos utilizados como táxis são leves e econômicos, mesmo com motores a gasolina;
- os proprietários de táxis podem utilizar veículos movidos a álcool etílico e a gás natural, combustíveis que devem ter continuidade de subsídios, além de preços já atualmente baixos;
- os táxis cobram tarifas de acordo com os custos dos serviços e não têm impacto significativo sobre os sistemas produtivos e de transporte de cargas e coletivo de passageiros, não afetando, portanto, a economia nacional;
- os táxis são veículos urbanos, para os quais é recomendável a adoção de combustíveis com baixo potencial de poluição do ar, o que não é o caso do óleo diesel;
- a aquisição de automóveis para táxi já recebe incentivos fiscais significativos.

Além da série de fatores acima alinhados, há que ressaltar a dificuldade de controlar a liberação de veículos de passeio movidos a diesel exclusivamente para taxistas. Desvios, como a revenda para não-taxistas e a utilização de licenças de fachada, inevitavelmente iriam aparecer, dada a variedade de realidades e de condições operacionais dos órgãos de trânsito brasileiros.

Ante os argumentos apresentados, votamos pela aprovação, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 5.892, de 2001, e pela rejeição do Projeto de Lei nº 6.408, de 2002, a ele apensado.

Sala da Comissão, em de de 2002.

Deputado **Leodegar Tiscoski**

Relator