

PROJETO DE LEI N.º 2.162-A, DE 1999

Dispõe sobre a conversão de motores à gasolina para utilização de Gás Natural Veicular ou para biomassa e seus derivados em veículos a gasolina de frota de táxis, e dá outras providências.

Autor: Deputado JAQUES WAGNER
Relator: Deputado Dr. HELENO

I. RELATÓRIO

O Projeto de Lei n.º 2.162-A/99, de autoria do Deputado Jaques Wagner objetiva permitir a utilização do Gás Natural Veicular (GNV) em veículos automotores e motores estacionários sob condições específicas. Discorre, também, sobre o oferecimento de incentivos creditícios para os interessados na conversão de veículos à gasolina para Gás Natural, bem como para aqueles que desejam comercializar o GNV.

Apensado ao Projeto-de-lei 2.162/99 está o PL 2214/99 que obriga as concessionárias de transporte urbano utilizarem o Gás Natural Veicular em substituição ao óleo diesel num prazo de 2 (dois) anos.

O PL 2162-A/99 quando examinado pela Constituição de Defesa do consumidor, Meio ambiente e Minorias teve alterado o Art. 9º , inciso IV com a substituição do termo "Conselho Nacional de Meio ambiente" - CONAMA, por "Instituto Brasileiro dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA", ato aprovado por unanimidade. Em seguida a Comissão aprovou o PL 2.162-A/99, rejeitando o seu apenso PL 2214/99.

Na Comissão de Viação e Transportes o Projeto-de-Lei n.º 2162-A/99 e o seu apenso, Projeto-de-Lei 2214 foram examinados sendo ambos rejeitados, com voto em separado do Deputado Carlos Santana, que não acompanhou os votos discordantes da Comissão.

Com relação à observação feita quanto à pequena autonomia apontada para os veículos movidos a GNV pergunto: Qual seria a autonomia adequada para um veículo automotivo? Em resposta poderia dizer que isso dependeria da rede de postos de abastecimento. É importante também destacar que cada um deles, mantém uma dualidade de combustível (gasolina/diesel-GNV), fato este que só lhe garante uma maior autonomia. Hoje, já é possível fazer o percurso Rio-São Paulo ou Rio-Belo Horizonte sem necessidade de se utilizar a reserva de combustível líquido.

O problema também aventando sobre a distribuição do GNV em áreas não servidas pelos dutoviários já está solucionado com a adoção das chamadas “Carretas-feixe de Tubulação” para transferência de gás em postos de abastecimento, o que ficou conhecido como ”Gasoduto Móvel”, procedimento que já ocorre em alguns postos na cidade de Salvador/BA.

Com relação à fixação dos postos de abastecimento de GNV pelos diversos municípios brasileiros, os incentivos creditícios de que trata o presente projeto, aliado à demanda do produto (GNV) de cada região hão de fazer surgir, em curto espaço de tempo, esses postos de abastecimento.

É sempre bom lembrar que o Gás Natural Veicular (GNV) é um combustível totalmente limpo capaz de fazer até 20km com 1m³, segundo dados do Centro de Avaliação Técnica Automotiva, CATA, órgão técnico credenciado pelo INMETRO, para avaliação do desempenho dos veículos movidos a GNV. É interessante destacar que um veículo 1.0 (um ponto zero) que utiliza um cilindro de 15 m³, terá uma autonomia de 300km a um custo operacional de R\$ 10,95, enquanto que, para o mesmo veículo movido à gasolina seriam necessários 22 litros a um custo de R\$ 33,00, para a mesma distância.

O PL 2.162/99, ora em análise, autoriza a utilização de Gás Natural em veículos automotores e motores estacionários, obedecidas as normas e os procedimentos aplicáveis ao comércio desse combustível, estabelecidos em portaria do Ministério de Minas e Energia, sendo necessário que os veículos automotores e os motores estacionários estejam registrados e licenciados na forma da legislação vigente e possuir características apropriadas para receber, armazenar e consumir o Gás Natural Veicular – GNV.

De acordo com o Projeto, terão direito a incentivos creditícios: frotas automotoras de uso múltiplo; frotas de táxis; transportadora escolar; taxistas autônomos, transporte escolar autônomo e revendedores varejistas de Gás Natural Veicular.

Destaca o Projeto que somente os veículos à gasolina com até 7 (sete) anos podem utilizar-se dos incentivos creditícios propostos e que a atividade do Revendedor Varejista do Gás Natural Veicular será exercida, **preferencialmente**, em área já ocupada com a atividade de revendedor varejista de combustíveis líquidos derivados do petróleo e do álcool.

Quanto ao aspecto creditício, o PL 2.162/99 prevê, como incentivo à conversão de motores à gasolina e à implantação de Bombas de GNV, aumento no limite de financiamento e redução na taxa de juros referente àquelas operações, determinando, ainda, que pelo menos 1% do orçamento anual do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES – seja destinado ao financiamento dos incentivos previstos.

II – VOTO DO RELATOR

O povo brasileiro descobriu, de repente, a grande importância do Gás Natural Veicular (GNV). De 20 mil veículos movimentados a Gás Natural em 1998, chegamos, em agosto do corrente ano, a mais de 375 mil unidades, devendo se atingir até o final do corrente ano a 450 mil. A previsão para o ano de 2005 é mais alvissareira, quando deveremos contar com um milhão de veículos circulando com o GNV. Atualmente o Brasil conta com a segunda maior frota do mundo, movida a Gás Natural Veicular, somente superada pela Argentina que conta com 750.000 veículos (posição de agosto de 2002). É interessante registrar que esse quadro brasileiro não conta com nenhum apoio governamental como financiamento ou outro qualquer tipo de incentivo.

O PL 2.162/99 visa corrigir, também, esse aspecto, cedendo incentivos creditícios ao uso do Gás Natural ou outros combustíveis de origem vegetal, em substituição a combustíveis mais poluentes, assegurando melhores condições ambientais às nossas cidades e, como consequência reduzindo a incidência de doenças pulmonares que afligem a nossa população.

Segundo trabalho publicado pelo Instituto Nacional de Tecnologia do MCT, é a seguinte a situação da frota de veículos no Brasil:

- A categoria automóveis, mais numerosa, representa 72,2% do total de veículos automotores, emitindo 53,9% de milhões de toneladas de Gás Carbônico (CO₂); / ano.
- A Categoria Comerciais Leve, que inclui os veículos de uso misto “*pick ups*” e veículos leves de carga, participam com 8,5% dos veículos automotores, emitindo 15,3 milhões de CO₂/ano; essas três categorias formadoras do sub-segmento de veículos leves emitem um total de 72 milhões de toneladas de

Gás Carbônico (CO₂)/ano, provocando o agravamento do já preocupante efeito estufa.

- Existem, ainda, a categoria caminhões que emitem 50,3 toneladas de CO₂/ano, bem como a categoria ônibus, que gera 20,6 milhões de toneladas de gás carbônico anuais.

A Cidade de São Paulo é um triste exemplo dessa poluição. Há épocas em que o ar fica tão saturado que apenas determinados finais de placas de veículos são autorizados a circularem. O número excessivo de veículos a diesel e à gasolina são os grandes vilões dessa grave situação.

Apensado ao PL 2162-A/99 encontra-se o PL 2.214/99 que obriga a utilização do GNV pelas empresas Concessionárias de Transportes Urbanos nas suas frotas, em substituição ao óleo diesel e que estabelece, também, um prazo de 2 (dois) anos para sua adaptação. A exemplo do que ocorreu nas Comissões de Defesa do Consumidor, Meio ambiente e Minorias e a de Viação e Transporte somos pela **REJEIÇÃO** desse apenso, fazendo a inclusão de uma EMENDA ao PL 2162-A/99, na qual incluímos, também, as Concessionárias de transporte urbano e de transporte de carga que desejarem utilizar em seus veículos o GNV, em substituição ao óleo diesel. A emenda estende, também, os incentivos previstos no PL 2162-A/99 às Concessionárias de transporte urbano e transporte de carga, optantes pelo GNV, bem como aquelas que optarem, também, pela implantação de Bombas de GNV.

A diminuição do consumo de óleo diesel, com a progressiva transformação dos motores diesel em GNV implicará numa diminuição da importação de petróleo, o que nos aproximará mais de nossa auto-suficiência no produto, uma vez que os transportes rodoviário urbano e o de carga utilizam apenas o diesel, que é o grande vilão de nossas importações de petróleo.

Um outro fator que nos levou à elaboração dessa EMENDA, além do chamado custo/benefício, prende-se ao fato de que o Brasil já fabrica e até exporta para a Europa, o motor GNV M447hLAG, da Mercedes Benz, para ônibus e caminhões.

A experiência com algumas poucas frotas convertidas tem mostrado grande redução de gastos com combustíveis, devido ao menor custo do GNV, como também à dificuldade de adulteração e extravio desse produto, gerando economias maiores que 60%, com impacto positivo na economia das empresas e do País.

Segundo a Fundação Getúlio Vargas – FGV – o Brasil dispõe hoje (agosto de 2002) de 708 oficinas de conversão que são responsáveis por 12 mil empregos. Estima a mesma Fundação que o setor poderá gerar mais 60 mil empregos, se aprovado o Projeto-de-Lei 2.162/99 ora analisado.

Por isso achamos ser este um momento histórico para esta Casa de Legisladores se posicionar a favor de um fato novo que está ocorrendo nos grandes centros urbanos – a procura pelo GNV – uma demanda que surgiu espontaneamente, de maneira imprevisível, levado pelos fatores de custo/benefício, segurança, no uso e limpeza na queima sendo, portanto, muito menos poluente.

Num exato momento em todos os olhos estão voltados para um problema que se agrava no dia-a-dia, qual seja, a poluição atmosférica, responsável por inúmeras transformações climáticas já sentidas em nosso planeta, causando uma gama de doenças, notadamente as respiratórias de fundo alérgico, não poderíamos ficar alheios a esse fato.

Por isso, diante da importância da matéria envolvida na proposição, resolvemos manifestar-nos pela **APROVAÇÃO** do Projeto-de-Lei n.º 2162-A/99, com a alteração do Art. 9º, inciso IV proposta pela Comissão de Defesa do Consumidor e Minorias, e a **EMENDA** que apresentamos e viemos defender junto aos Nobres Pares a procedência de nosso voto, **REJEITANDO** o PL 2.214, de 1999.

Sala das comissões,

Dr. HELENO
Relator