



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA

PROJETO DE LEI Nº 4.823, DE 2009

Dispõe sobre parâmetros para a frota automotiva nacional, políticas para seu desenvolvimento e dá outras providências.

Autor: Deputado JOÃO HERRMANN

Relator: Deputado CÉSAR HALUM

I – RELATÓRIO

Tem o projeto de lei em epígrafe o intuito de estabelecer parâmetros desejáveis para a frota automotiva nacional e determinar diretrizes de ação do governo federal a fim de garantir o atingimento de metas tais como, por exemplo, a diminuição da emissão de poluentes atmosféricos, sobretudo nos grandes centros urbanos; estimular o desenvolvimento da produção de combustíveis renováveis, diminuindo a dependência do país em relação aos combustíveis de origem fóssil, e aumentar a produção de veículos automotores movidos a combustíveis de origem renovável, de maneira a atingir um total de cinquenta por cento do total de veículos produzidos no país, no prazo de dez anos, a partir da publicação da lei.

Justifica o nobre Autor sua intenção afirmando que, desde o início do Programa Nacional do Álcool (Proálcool), há mais de trinta anos, o Brasil tornou-se líder mundial na produção de combustíveis renováveis, dominando inteiramente sua tecnologia e gerando enormes vantagens para o país, tais como a criação e manutenção de milhares de empregos e a redução na emissão de poluentes atmosféricos.

Por isso mesmo, continua, é totalmente inaceitável que o país abandone o desenvolvimento de combustíveis renováveis e de veículos por eles alimentados, favorecendo o uso de automóveis movidos a combustíveis de origem fóssil, como a gasolina e o diesel.



Por tratarem de matéria análoga, isto é, da redução dos níveis de consumo de veículos automotores fabricados, importados ou montados no país, foram apensados à proposição os projetos de lei nº 4.928, de 2009, de autoria do Senhor Deputado FÁBIO FARIAS; nº, 5.885, de 2009, de autoria do Senhor Deputado MAURÍCIO RANDS, e nº 7.127, de 2010, do Senhor Deputado LUIZ CARLOS HAULY.

Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS), o projeto não logrou obter aprovação, ao contrário de seus apensos, que foram aprovados, na forma de Substitutivo oferecido pelo Relator, Deputado GIOVANI CHERINI.

Cabe-nos, agora, oferecer nosso Parecer em nome desta Comissão de Minas e Energia, onde, aberto o prazo regimentalmente previsto, não foram oferecidas emendas à proposição.

É o Relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Em que nos pese reconhecer como positivas as metas de redução da emissão de poluentes atmosféricos pela frota automotiva nacional, cremos que, por uma série de razões que discutiremos a seguir, o estabelecimento mandatório de cronogramas e metas de redução de consumo de combustíveis, bem como a fixação de percentuais mínimos de participação de determinado tipo de veículo na frota nacional não são os instrumentos mais adequados.

Em primeiro lugar, a estipulação dessa parametrização obrigatória restringe e engessa a atuação governamental, retirando-lhe a necessária flexibilidade para enfrentar situações e fatos que, muitas vezes, não estão restritos a nosso país, mas dependem fortemente da conjuntura internacional que, num mundo tão globalizado como o atual, está sujeita a uma série de instabilidades econômicas, políticas, ou até mesmo derivadas de fatores naturais, como bem o exemplificam as inúmeras catástrofes derivadas do clima e da atividade geológica de nosso planeta.

Ademais, é difícil, ou quase impossível, prever se, a despeito de novos investimentos, serão conseguidos ganhos tecnológicos



suficientes para atingir a pretendida redução dos níveis de consumo de combustíveis e da emissão de poluentes atmosféricos, pois é necessário e forçoso lembrar que mesmo a máquina térmica ideal – impossível de se produzir, dadas as limitações das leis termodinâmicas da Física – resultaria em um desperdício de um terço da energia a ela fornecida.

Além disso, deve-se também ressaltar que a evolução tecnológica não segue, necessariamente, uma relação linear com o volume de recursos financeiros empregados em pesquisa e que, a cada ganho tecnológico obtido, fica ainda mais difícil alcançar um ganho maior.

Por fim, cabe observar que, dada a diferença de conteúdo energético entre os combustíveis de origem fóssil, notadamente gasolina e diesel, em relação ao etanol – que tem um poder calorífico equivalente a 65% a 70%, em relação à gasolina –, caso se faça a otimização dos motores automotivos para atingir valores menores de consumo de combustíveis em relação aos atuais, isso se fará, naturalmente, levando-se em consideração, mesmo nos motores *flex fuel*, utilizando-se o combustível de melhor rendimento, que será o de origem fóssil, e se acarretará uma piora de rendimento em relação ao etanol, produzindo um efeito diametralmente oposto ao visado pelos projetos de lei ora analisados.

Portanto, em razão de tudo o que aqui se expôs, nada mais cabe a este Relator senão manifestar-se pela **rejeição** do Projeto de Lei nº 4.823, de 2009, de seus apensados, os projetos de lei nº 4.928, de 2009; nº 5.885, de 2009, nº 7.712, de 2010, e do Substitutivo aprovado pela Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, e solicitar de seus ilustres pares desta Comissão que o acompanhem em seu voto.

Sala da Comissão, em de novembro de 2012.

Deputado CÉSAR HALUM (PSD/TO)

Relator