



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.068, DE 2013

(Do Sr. Antonio Carlos Mendes Thame)

Altera a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores e dá outras providências.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

MINAS E ENERGIA E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. O §1º do art. 9º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 9º

.....

§ 1º O Poder Executivo poderá elevar o referido percentual até o limite de 30% (trinta por cento) ou reduzi-lo a 20% (vinte por cento).” NR

.....”

JUSTIFICATIVA

Um dos principais problemas de saúde pública, associados à grande concentração de automóveis nos centros urbanos, refere-se à composição dos produtos de exaustão de seus motores de combustão interna. Os gases emitidos são analisados principalmente em função dos componentes que causam maiores problemas à população e ao meio ambiente: o monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrogênio (NO_x), óxidos de enxofre (SO_x), material particulado (MP), compostos orgânicos como os hidrocarbonetos (HC) e aldeídos.

O monóxido de carbono é bastante conhecido por sua elevada toxicidade. Os óxidos de nitrogênio e os hidrocarbonetos, além de serem também prejudiciais, reagem entre si na presença da luz solar, dando origem aos compostos oxidantes que constituem o *smog* fotoquímico, causadores da irritação dos olhos e pulmões nos seres humanos e, paralelamente, de danos à vegetação.

Os óxidos de enxofre causam irritações no sistema respiratório, provocando ainda danos aos materiais e aos vegetais. Além disso, o material particulado (MP) tem sido considerado nos últimos tempos como uma das agressivas formas de poluição que prejudicam a saúde humana, sendo associado a alergias e doenças respiratórias, podendo causar, até mesmo, mortes prematuras.

Nesse contexto, o biocombustível é considerado um combustível limpo, porque as emissões resultantes do seu uso nos centros urbanos são geralmente menores e menos agressivas, em comparação com as geradas pela gasolina e o diesel. É bom lembrar que a mistura carburante com a adição do álcool anidro à

gasolina também contribui significativamente para reduzir a contaminação atmosférica urbana.

Atualmente, a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 2003, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores, limita o percentual de variação entre 25% (vinte e cinco por cento) e 18% (dezoito por cento). Entretanto, a presente proposição visa alterar esse percentual para o limite de 30% (trinta por cento) ou redução de até 20% (vinte por cento). Essa alteração tem como objetivo, além de contribuir para a saúde pública, estimular o setor sucroalcooleiro a continuar expandindo as suas atividades em todas as fases da cadeia produtiva.

Entretanto, apesar de algumas medidas já terem sido adotadas nos últimos meses para viabilizar o pagamento de subvenção econômica das unidades industriais produtoras de etanol combustível e aos produtores da safra 2011/2012 de cana-de-açúcar e de etanol da Região Nordeste; no financiamento da renovação e implantação de canaviais com equalização da taxa de juros e na instituição do crédito presumido da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS na venda de álcool, inclusive para fins carburantes; a mecanização das lavouras canavieiras; e, os novos avanços tecnológicos de plantio e processamento, não foram suficientes para suplantiar as dificuldades enfrentadas pelos pequenos produtores de cana-de-açúcar.

Neste sentido, o Conselho dos Produtores de Cana-de-Açúcar, Açúcar e Alcool do Estado de São Paulo (Consecana) esclarece que os pequenos produtores estão sendo severamente afetados pela crise no setor, pois, estão tendo dificuldades em arcar com os altos custos do corte mecanizado, hoje obrigatório em 100% (cem por cento) dos serviços. Em 2012, a determinação era de 60% (sessenta por cento). No entanto, em março de 2013, a Justiça Federal acatou o pedido do Ministério Público Federal (MPF) para proibir a queima da palha da cana, na região de Jaú e outras 11 cidades do Estado de São Paulo. Sem a queima da palha, a colheita manual, que era de oito (8) toneladas diárias, passou para duas (2) toneladas diárias. Essa alteração para o corte mecanizado tornou o serviço mais oneroso, e proporcionalmente acarretou na diminuição das vagas de emprego para os trabalhadores rurais.

Vale ainda ressaltar que o setor sucroalcooleiro atravessa atualmente uma de suas piores fases. De um lado, o preço do açúcar no mercado internacional teve forte queda em relação ao ano passado. Em maio deste ano, a cotação fechou

em 20,47 centavos de dólar por libra-peso, em leve alta, mas nada animadora. Apesar da recente valorização do dólar, há produtores que temem que, se a cotação cair abaixo de 20 centavos de dólar, pressionada pelo aumento da produção indiana e tailandesa, o setor sofreria prejuízo. De fato, o efeito preço já se reflete nas exportações brasileiras de açúcar, que somaram US\$ 1,748 bilhão no primeiro quadrimestre deste ano, com queda de 24,80% em relação ao mesmo período de 2011 (US\$ 2,324 bilhões).

A alternativa para as usinas de açúcar que têm flexibilidade para produzir também etanol seria aumentar a produção do combustível, mas seu preço não é remunerador, mantendo-se a 70% do preço da gasolina, congelado há muito tempo. O resultado é que cessaram novos investimentos no setor e diversas usinas estão à venda, prevendo-se que o endividamento de muitas delas desencadeie uma nova rodada de fusões e aquisições.

De acordo com a estimativa da União das Indústrias de Cana-de-Açúcar (Unica), o que se nota é muito pouco estímulo para a expansão da cultura da cana, situação que não vai se modificar em futuro próximo. Prova disso é que importações de etanol dos EUA, produzido a partir de milho – que deveriam ser episódicas, para atender a desequilíbrios regionais entre a oferta e a demanda –, vêm se tornando habituais. Com a entrada da safra 2012/2013, que começou a ser colhida em abril, o Brasil ainda deve importar dos EUA 500 milhões de litros de etanol.

Entretanto, mesmo com todas essas questões enfrentadas pelos produtores e pelas usinas processadoras de cana-de-açúcar, acreditamos que a alteração na Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 2003, de 25% para 30% de adição de álcool etílico anidro combustível à gasolina, poderá impulsionar o setor sucroalcooleiro a continuar avançando na busca de novas tecnologias e na superação dos obstáculos econômicos, em razão da elevação do preço pago pelo litro aos produtores, devido a maior necessidade de etanol, que é um combustível muito menos nocivo à saúde e ao meio ambiente que os derivados de petróleo. Por isso, peço apoio dos meus Pares, para que a presente proposição seja aprovada.

Sala das Sessões, em 08 de agosto de 2013.

Deputado Antonio Carlos Mendes Thame
PSDB/SP

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI Nº 8.723, DE 28 DE OUTUBRO DE 1993

Dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

Art. 9º É fixado em vinte e dois por cento o percentual obrigatório de adição de álcool etílico anidro combustível à gasolina em todo o território nacional. (*“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 10.203, de 22/2/2001*)

§ 1º O Poder Executivo poderá elevar o referido percentual até o limite de 25% (vinte e cinco por cento) ou reduzi-lo a 18% (dezoito por cento). (*Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.490, de 16/9/2011*)

§ 2º Será admitida a variação de um ponto por cento, para mais ou para menos, na aferição dos percentuais de que trata este artigo. (*Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.203, de 22/2/2001*)

Art. 10. (VETADO)

.....

.....

FIM DO DOCUMENTO