

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 1.013, DE 2011, DO DEP. ÁUREO, QUE “DISPÕE SOBRE A FABRICAÇÃO E VENDA, EM TERRITÓRIO NACIONAL, DE VEÍCULOS UTILITÁRIOS MOVIDOS A ÓLEO DIESEL, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS”, E APENSADO.

PROJETO DE LEI Nº 1.013, DE 2011

(Apensado o PL nº 2.733, de 2011)

Dispõe sobre a fabricação e venda, em território nacional, de veículos utilitários movidos a óleo diesel, e dá outras providências.

Autor: Deputado ÁUREO

Relator: Deputado EVANDRO ROMAN

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.013, de 2011, do Deputado Áureo, libera a fabricação e venda, em todo o território nacional, de veículos automotivos utilitários de médio porte movidos a óleo diesel. Define, outrossim, veículos utilitários de médio porte como os veículos automotivos de uso misto, para o transporte de cargas e passageiros, com peso superior a uma tonelada.

Foi apensado a essa proposição o Projeto de Lei nº 2.733, de 2011, do Deputado Weverton Rocha, que dispõe sobre a fabricação e venda, em território nacional, de veículos leves movidos a óleo diesel, para uso como táxis.

Em 29 de outubro de 2014, foi aprovado, na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento, parecer do Deputado José Sarney pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.013/2011 e do Projeto de Lei nº 2.733/2011, apensado.

Em 5 de agosto de 2015, o Presidente da Câmara dos Deputados criou Comissão Especial destinada a proferir parecer ao Projeto de Lei nº 1.013 de 2011, do Dep. Áureo, e apensado. A designação dos integrantes do referido colegiado ocorreu em 10 de setembro de 2015. Em 16 de setembro de 2015, foram eleitos o Presidente e os vice-presidentes, a saber: para Presidente, Dep. Expedito Netto; para 1º Vice-Presidente, Dep. Uldurico Junior; para 2º Vice-Presidente, Dep. Célio Silveira; e para 3º Vice-Presidente, Dep. Tenente Lúcio. Na sequência, o Presidente designou para a relatoria do Projeto de Lei nº 1.013/2011 e do Projeto de Lei nº 2.733/2011, apensado, o Dep. Evandro Roman.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas na Comissão Especial.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Cabe-nos, de plano, destacar que durante os trabalhos da presente Comissão Especial tivemos a oportunidade de ouvir, em audiência pública, representantes da administração federal e especialistas na matéria, que apresentaram contribuições de grande valia. A Tabela 1 apresenta os convidados que foram ouvidos pela Comissão:

Tabela 1 - Relação de convidados ouvidos pela Comissão Especial

Data	Convidado	Cargo
28/10/2015	Antonio Megale	Diretor de assuntos governamentais da Volkswagen do Brasil
	Luiz Moan	Presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA
	Mário Massagardi	Presidente da Aliança Pró-Veículos Diesel - APROVE DIESEL
17/11/2015	Vanderlei Borsari	Gerente de Divisão de Emissões Veiculares da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo - CETESB
	Rudolf de Noronha	Gerente de Projeto do Ministério do Meio Ambiente
	Marco Antonio Martins Almeida	Secretário de Petróleo, Gás Natural e Combustíveis Renováveis do Ministério de Minas e Energia
	Jailson Bittencourt de Andrade	Secretário de Políticas e Programas de Pesquisa e Desenvolvimento do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação
	Luso Martorano Ventura	Conselheiro da SAE Brasil
26/11/2015	Frederico Guilherme da Costa Kremer	Gerente de Marketing e Comercialização da Petrobrás
	Ernani Filgueiras	Gerente Executivo da Área de Abastecimento do Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis - IBP
	José Carlos Soares Tigre	Assessor da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP
3/12/2015	Luciano Rodrigues	Gerente de Economia e Análise Setorial da União da Indústria de Cana-de-Açúcar - ÚNICA
	Paulo Hilário Nascimento Saldiva	Professor da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo
2/3/2016	Alfred Szwarc	Diretor da ADS Tecnologia e Desenvolvimento Sustentável
	Donizete Tokarski	Diretor Superintendente da União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene - UBRABIO
	Daniel Furlan Amaral	Gerente de Economia da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais - ABIOVE
	Carlos Ribeiro	Diretor Presidente da Cooperativa de Táxis da Cidade do Rio de Janeiro - COOTRAMO
	Vicente Alves Pimenta	Representante da Aprove-Diesel e do SINDIPEÇAS

A vedação da produção de carros a óleo diesel foi estabelecida pela Portaria nº 346, de 19 de novembro de 1976, do Ministério da Indústria e do Comércio. Posteriormente, houve a proibição do consumo desse combustível por veículos automotores de passageiros, de carga e de uso misto, com capacidade de transporte inferior a 1.000 kg, computados os pesos do condutor, tripulantes, passageiros e carga, determinada pela Portaria nº 23, de 6 de junho de 1994, do extinto Departamento Nacional dos Combustíveis – DNC.

Impende destacar, desde logo, que os indicadores da situação econômica e do setor petróleo que serviram de justificativa para a edição dos atos infralegais aludidos anteriormente registraram melhorias expressivas. No que concerne à economia, releva notar o controle da inflação, mercê do bem-sucedido Plano Real, e a formação de reserva no montante de aproximadamente US\$ 370 bilhões. Também é importante sublinhar o maior grau de abertura da economia, com atração de investimentos estrangeiros, notadamente no setor automobilístico. Hoje, existem 16 montadoras operando no Brasil, algumas das quais exportam veículos leves a diesel aqui produzidos. Por último, deve-se notar que os subsídios ao preço e ao transporte de combustíveis foram totalmente eliminados ainda em 2001.

Com relação ao setor de petróleo, há que se assinalar o expressivo aumento da produção de petróleo e gás natural, que foi acompanhado por grande incremento das reservas desses hidrocarbonetos. Com efeito, a reserva provada de petróleo saltou de 135.900 mil m³ em 1976 para 2.572.100 m³ em 2014. Analogamente, a produção nacional de petróleo saiu de aproximadamente 200 mil barris por dia em 1976 para cerca de 2,2 milhões de barris por dia em 2015, nível que assegurava a virtual autossuficiência.

De igual modo, registrou-se aumento considerável na capacidade de refino e na produção de derivados de petróleo nesse horizonte de tempo. Efetivamente, a capacidade de refino nacional passou de 694 mil barris por dia em 1976 para aproximadamente 2.400 mil barris por dia em 2015. Já a produção de óleo diesel evoluiu de 14 bilhões de litros em 1976 para aproximadamente 50 bilhões em 2014.

Graças a isso, verificou-se expressiva melhoria da balança comercial do setor petróleo/derivados. Para aquilatar essa mudança, basta lembrar que a importação líquida de petróleo e derivados, medida em

US\$, que chegou a 44% da importação total em 1983 foi de apenas 4,2% em 2014.

Também é digna de destaque a significativa melhoria na qualidade dos combustíveis, em particular do óleo diesel. A construção de novas unidades processamento nas refinarias existentes e da refinaria Abreu e Lima, em Pernambuco, permitem a produção de óleo diesel com teores de enxofre muito mais baixos¹. O teor máximo de enxofre que era de 13.000 partes por milhão – ppm² em 1976, hoje é de apenas 10 ppm³ (mg/kg) nas maiores regiões metropolitanas do país. Isso é muito importante porque permite a utilização de motores mais modernos, com a consequente redução do seu desgaste e da emissão de poluentes.

Outra mudança substantiva no cenário dos combustíveis refere-se à introdução do biodiesel na nossa matriz de combustíveis, que hoje dá uma contribuição significativa para a diversificação da nossa matriz energética. Com efeito, o óleo diesel comercializado nos postos revendedores conta com 7% de biodiesel desde novembro de 2014. Graças a esse mandamento legal, o consumo de biodiesel como combustível foi de 3,9 bilhões de litros em 2015. A capacidade de produção instalada desse combustível renovável em dezembro de 2015, por seu turno, era de 7,3 bilhões de litros, de acordo com o Ministério de Minas e Energia.

O principal ponto de oposição à proposição em exame diz respeito a suposto expressivo aumento de emissões de poluentes em função da autorização da produção de veículos leves a diesel e sua comercialização no Brasil. Entretanto, esse receio parece exagerado. Com efeito, não é isso que se verifica na Europa, onde esses veículos têm a preferência dos consumidores. Isso porque lá os veículos dispõem de modernos equipamentos para tratamento das emissões, que permitem o atendimento das rígidas especificações europeias.

Não há, pois, porque duvidar que as nossas autoridades ambientais estabelecerão padrões de emissões para os veículos leves a diesel que também assegurarão a adequada proteção do meio ambiente e da população no Brasil.

De igual modo, não é exato sugerir que os volumes de importações de óleo diesel serão significativamente majorados pela

¹ Expressiva parcela do mercado nacional já é atendida pelo denominado diesel S10 (dez partes de enxofre por milhão).

² Resolução do extinto Conselho Nacional do Petróleo - CNP nº 4, de 1976.

³ Resolução da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP nº 50, de 2013.

autorização em exame e que isso poria em risco o equilíbrio da balança comercial. Afinal, é sabido que os caminhões, ônibus e máquinas agrícolas são responsáveis pela grande maioria do consumo de óleo diesel e, por tabela, pela emissão de poluentes decorrente do consumo desse derivado de petróleo. O consumo em veículos leves a diesel produzidos a partir da aprovação do projeto de lei em exame seria muito pequeno frente ao consumo desse derivado de petróleo no transporte de cargas e de passageiros e no setor agrícola.

Também é preciso considerar que o pequeno incremento da demanda de diesel por conta da autorização da produção de veículos leves no Brasil pode ser facilmente compensado por elevação do percentual de adição de biodiesel ao diesel mineral. E isso já foi feito. Com efeito, a Lei nº 13.263, de 23 de março de 2016, elevou o percentual de adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel vendido ao consumidor final para os seguintes valores: 8% em até 12 meses depois da edição da lei; 9% em até 24 meses depois da edição da lei; e 10% em até 36 meses de vigência da lei.

Ademais, não há incentivo econômico para migração em massa dos consumidores para veículos leves movidos a diesel. De fato, a diferença entre o preço de um veículo a diesel e o preço de veículo similar a ciclo Otto (gasolina, álcool ou *flex fuel*) é elevada. Nessas condições, esse investimento a maior somente torna-se atrativo se o consumidor rodar grandes distâncias, caso, por exemplo, de frotas cativas e alguns motoristas de táxis. Isso acontece mesmo tendo em conta que o custo por quilômetro rodado de um veículo a diesel é consideravelmente menor que o de um similar a gasolina, de acordo com estimativas da Aliança Pro-Veículos Diesel. Em suma, não se vislumbra aumento expressivo da demanda de óleo diesel com a aprovação da medida em comento nem, por via de consequência, das importações desse derivado de petróleo.

A alegação de que a medida acarretará elevadas perdas de arrecadação de tributos é igualmente duvidosa. Com efeito, as alíquotas dos tributos podem ser ajustadas para que isso não ocorra. Ademais, não se espera, como já comentado anteriormente, um aumento muito grande da demanda por esses veículos.

Neste ponto, é importante enfatizar que a autorização de produção e comercialização de veículos leves a diesel não constitui ameaça à sobrevivência do álcool etílico combustível. Nada disso: esse biocombustível continuará sendo responsável por atendimento de grande parcela da matriz

dos combustíveis veiculares. O que prejudicou e pode voltar a prejudicar o etanol combustível, isto sim, é o represamento dos preços de gasolina da Petrobrás por longo período de tempo.

De uma maneira geral, a mencionada autorização confere liberdade de escolha aos consumidores, o que vem ao encontro de um dos objetivos da política nacional para o aproveitamento racional dos combustíveis e proteção dos interesses do consumidor. Também propiciará o incremento das exportações desses veículos pelo Brasil e contribuirá para o desenvolvimento tecnológico da indústria nacional.

No caso dos motoristas de táxis e dos operadores de entrega urbanos, as vantagens de um veículo a diesel são maiores, a saber: redução do tempo de abastecimento quando comparado aos táxis movidos a gás natural, mais espaço para a bagagem, aumento de renda, e aumento do valor de revenda do veículo.

Em vista do exposto, consideramos necessário promover algumas alterações no texto do Projeto de Lei nº 1.013, de 2011, para conferir maior liberdade de escolha para o consumidor. Nesse sentido, apresenta-se substitutivo que elimina restrições que se afiguram desnecessárias.

Assim, votamos pela:

i) constitucionalidade, juridicidade e adequação à técnica legislativa dos Projetos de Lei n.º 1.013, de 2011, e nº 2.733, de 2011, e do substitutivo em anexo;

ii) aprovação no mérito do Projeto de Lei nº 1.013, de 2011, na forma do substitutivo em anexo, e rejeição do Projeto de Lei nº 2.733, de 2011.

Sala da Comissão, em de abril de 2016.

Deputado EVANDRO ROMAN
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.013, DE 2011

Dispõe sobre a fabricação e comercialização de veículos leves movidos a óleo diesel e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É livre a fabricação e comercialização de veículos leves movidos a óleo diesel em todo o território nacional.

Art. 2º Fica autorizado o consumo de óleo diesel pelos veículos automotores de que trata o artigo anterior.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado **EVANDRO ROMAN**
Relator