

**COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE
LEI Nº 1013, DE 2011**

PROJETO DE LEI N.º 1.013, DE 2011

(Do Sr. Áureo)

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

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO ALEXANDRE BALDY

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei em questão estabelece a livre fabricação e venda, em todo o território nacional, de veículos automotivos utilitários de médio porte movidos a óleo diesel. Para isso, define 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, determinando que o Poder Executivo será responsável por definir as normas necessárias para a regulamentação da lei proposta.

À proposição, foi apensado o PL 2733/2011, que institui a fabricação, venda e utilização, em todo o território nacional, de veículos automotivos leves, movidos a óleo diesel, para uso exclusivamente como táxis.

Na Comissão Especial destinada a analisar os referidos projetos, a proposição foi relatada, inicialmente, pelo nobre Deputado Evandro Roman (PSD/PR), que apresentou seu voto pela aprovação da proposição principal, na forma de um Substitutivo.

É o relatório.

II – VOTO

Respeitamos a iniciativa do ilustre Deputado Aureo e o trabalho do nobre relator Deputado Evandro Roman, mas nos resguardamos do direito de discordar e julgamos necessário e essencial esclarecer certos pontos.

Durante o funcionamento da Comissão Especial destinada a analisar o PL 1013/2011 e apensado, foram realizadas diversas audiências públicas com representantes do Governo e de entidades do setor de combustíveis e indústria automobilística. Nas ocasiões, o Ministério de Minas e Energia, o Ministério do Meio Ambiente, a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, a Petrobras e a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – CETESB manifestaram-se claramente contra a proposta, destacando seus inúmeros impactos negativos. Além disso, o Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis – IBP, a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA, a União da Indústria de Cana-de-Açúcar – UNICA e a Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo – USP alertaram sobre os equívocos e potenciais danos relacionados à liberação de veículos a diesel no Brasil, sob as óticas do meio ambiente, saúde pública, abastecimento, balança comercial, dentre outras.

Os argumentos de que a tecnologia do motor diesel evoluiu enormemente e de que o controle severo de emissão de poluentes atmosféricos tornou o veículo diesel um “veículo limpo” são frequentemente utilizados para promover o desenvolvimento de novos mercados para esses veículos. Contudo, dados e estudos apresentados pelos representantes do Governo e entidades supracitadas demonstraram que os veículos equipados com esse tipo motorização, mesmo os de concepção mais moderna, continuam a poluir o meio ambiente de forma significativa, apresentando, em média, níveis de emissões de óxidos de nitrogênio (um dos principais poluentes emitidos) 7 vezes maiores do que o permitido, de acordo com pesquisa recente realizada pelo International Council on Clean Transportation – ICCT.

Essas partículas de óxidos de nitrogênio, que tem nos veículos diesel a sua principal fonte de emissão, são determinantes na formação do ozônio, um oxidante fotoquímico associado a diversas doenças respiratórias, irritação dos olhos, degradação prematura de materiais, danos a agricultura, redução da visibilidade ambiente e outros diversos problemas, conforme apresentado pelo Dr. Paulo Saldiva, da Universidade de São Paulo, durante sua participação em audiência pública na Comissão Especial.

Em razão desses sérios problemas causados ao meio ambiente e à saúde humana, assistimos manifestações e decisões governamentais em países com grande frota de veículos diesel para restringir a circulação de carros movidos a diesel. Em novembro de 2015, a prefeitura da cidade de Madri ativou pela primeira vez medidas de restrições de tráfego com o protocolo contra a poluição e ordenou a redução da velocidade máxima de 90 a 70 km/h nos acessos e na rodovia que circunda a capital espanhola, após a constatação de dois dias seguidos de altos níveis de concentração de dióxido de nitrogênio (NO₂) - gás tóxico emitido pelos veículos movidos a diesel. Já a prefeitura de Paris anunciou planos contra a poluição do ar, dentre as quais se destaca a proibição de circulação a qualquer automóvel movido a diesel numa área que abrange o centro de Paris e se estende até a via de circulação exterior da cidade.

Além de caminhar na contramão das discussões e ações desenvolvidas para melhorar a qualidade de vida nas grandes cidades, liberar os veículos leves significa contradizer os compromissos apresentados e firmados pelo Brasil durante a COP 21, em Paris. O incentivo ao uso do óleo diesel ameaça a missão assumida pelo governo

brasileiro de tornar sua matriz energética mais sustentável, mesmo considerando a mistura com biodiesel em até 10%, teor máximo regulamentado, e que só deve vigorar a partir de 2019. Como se sabe, a emissão de gases de efeito estufa (GEE) com o uso do etanol é reduzida em aproximadamente 90% ao longo do ciclo de vida deste combustível, em comparação com os combustíveis fósseis. Assim, pode-se afirmar que a gasolina brasileira, com 27% de etanol, tem a sua emissão de GEE reduzida pela presença de etanol a níveis equivalentes ou menores aos registrados pelos veículos diesel enquanto que o uso de 100% de etanol apresenta enorme vantagem em relação ao óleo diesel. Trata-se, portanto, de uma medida desnecessária para um país com enorme potencial para a ampliação da produção de etanol, energia limpa, renovável e que induz ao desenvolvimento de tecnologia e capacitação no País.

Ademais, não podemos desconsiderar as sérias implicações para o abastecimento do País. De acordo com informações do próprio Ministério de Minas e Energia, o Brasil é um importador líquido de derivados de petróleo, principalmente de diesel. Sua importação é crescente e, segundo o PDE 2024, deverá aumentar ainda 2,5% a.a. entre o período de 2015 a 2024, o que já representará 17% do consumo doméstico de diesel. Só em 2014, o Brasil importou mais de 12 bilhões de litro de diesel, correspondendo a um dispêndio de US\$ 8,7 bilhões.

Durante sua participação em audiência pública da Comissão Especial, o Secretário de Petróleo, Gás Natural e Combustíveis Renováveis do Ministério de Minas e Energia, informou que, com a possível liberação dos veículos a diesel no Brasil, o abastecimento doméstico estará ainda mais sujeito a riscos. Além dos impactos negativos para a balança comercial, ressaltou que a liberação do uso do diesel em veículos leves implicará na necessidade de revisão da política tributária incidente sobre o combustível, atualmente subsidiado pelo Governo, com impactos no transporte de cargas e de passageiros.

Concluimos, portanto, que a liberação da comercialização de veículos diesel leves no país resulta em desvantagens ambientais, sociais e econômicas para o país e caminha em sentido contrário às necessidades de “descarbonização” da matriz energética.

Dessa forma, verificamos que o Projeto de Lei nº 1.013, de 2011 fere a Constituição Federal, em especial no art. 225, Caput e art. 225, §1º, V, in verbis:

“Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 1º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

V - controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente; ”

Portanto, apresentamos este Voto em Separado pela:

- a) Inconstitucionalidade do Projeto de Lei nº 1.013, de 2011 e seu apensado, e do novo substitutivo apresentado pelo relator;

- b) Rejeição no mérito do Projeto de Lei nº 1.013, de 2011 e seu apensado, e do novo substitutivo apresentado pelo relator.

Sala da Comissão, em de maio de 2016

Deputado Alexandre Baldy
PTN/GO