

Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável

Requerimento de Audiência Pública N.^º

DE 2017

(Dos Sr. Nilto Tatto)

Requer a realização de audiência pública para debater o Relatório apresentado pela Comissão Especial que analisa o PL 1.013 de 2011

Senhor Presidente:

Nos termos do artigo 255 do RICD, requeiro a Vossa Excelência, ouvido o Plenário desta Comissão, que sejam convidados a comparecer a este órgão técnico, em reunião de audiência pública a realizar-se em data a ser agendada, para debater o Relatório apresentado pela Comissão Especial que analisa o PL 1.013 de 2011 que tem como objetivo autorizar a fabricação e o comércio no território nacional de veículos movidos a diesel da categoria utilitário de médio porte, entendidos como veículos de uso misto, para o transporte de cargas e passageiros, com peso superior a uma tonelada. Para tanto sugerimos que sejam convidados representantes do Observatório do Clima, Ministério do Meio Ambiente, Ministério de Minas e Energia e o Relator na Comissão Especial.

Justificação

O Projeto de Lei PL 1.013 de 2011 tem como objetivo autorizar a fabricação e o comércio no território nacional de veículos movidos a diesel da categoria utilitário de médio porte, entendidos como veículos de uso misto, para o transporte de cargas e passageiros, com peso superior a uma tonelada. A proibição da fabricação e comercialização deste tipo de veículo no Brasil tem seu fundamento na A Portaria nº 23, de 6 de junho de 1994, do extinto Departamento Nacional de Combustíveis – DNC, proíbe o consumo de óleo diesel em veículos automotores de passageiros, de carga e de uso misto com capacidade inferior a 1.000Kg. Observa-se que está portaria encontra-se em vigor uma vez que foi recepcionada pela Agencia Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, órgão regulador da indústria do petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis.

A proibição vigora no Brasil desde a década de 70, com o objetivo de reduzir na época a dependência do petróleo importado e os impactos negativos na balança comercial, em função dos altos preços da *commodity* que vigoravam no mercado

internacional desde o primeiro choque do petróleo ocorrido em 1973. Ainda hoje o diesel provoca desequilíbrios na balança comercial brasileira. Devido ao elevado consumo no setor de transporte rodoviário de cargas e no setor de geração elétrica descentralizada (principalmente nas comunidades isoladas da Amazônia), o perfil de refino de petróleo no Brasil visa produzir o máximo possível de diesel. Mesmo assim, ainda é necessário importar diesel para suprir a demanda interna. Em 2013, segundo a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e a SECEX/MDIC, o País importou 10,3 bilhões de litros de diesel e para tanto gastou US\$ 8,3 bilhões (FOB), montante equivalente a cerca de 42,3% do dispêndio financeiro na importação total brasileira de derivados de petróleo, provocando reflexos negativos na balança comercial. No período 2010-2013 o Brasil importou 36,6 bilhões de litros de diesel (US\$ 27,4 bilhões). É importante destacar que em 2013 aproximadamente 17,6 % do diesel consumido no Brasil foi decorrente de importações. Apesar da produção crescente de petróleo nacional e dos seus derivados, ainda permanece a dependência externa do combustível devido à expansão significativa da demanda interna. Observa-se que o diesel comercializado no Brasil apresenta teor máximo de enxofre muitas vezes superior ao diesel vendido na Europa, no Japão e nos EUA. Nota-se que na Brasil parcela do diesel metropolitano vendido nos grandes centros urbanos ainda tem 500 partes por milhão (ppm) de enxofre (parcela do diesel metropolitano já tem 10 ppm - diesel S10 - mas é oferecido em baixo volume para atender prioritariamente o uso em veículos pesados - ônibus e caminhões - em decorrência da fase P7 do PROCONVE) e o diesel anterior 500 ppm, enquanto na Europa todo o diesel rodoviário apresenta 10 ppm. A grande quantidade de enxofre no diesel brasileiro impediria a adoção de filtros e catalisadores avançados, incorporados na última geração de veículos leves a diesel produzidos na Europa equipados com sistemas de pós tratamento de gases como EGR (*Exhaust Gas Recirculation*) e SCR (*Selective Catalytic Reduction*). Tais tecnologias reduzem poluentes que afetam a qualidade do ar e a saúde humana, como material particulado, HC (hidrocarbonetos), e NOx (óxidos de nitrogênio). Mesmo com estas tecnologias, veículos leves a diesel na Europa ainda emitem mais poluentes do que veículos similares à gasolina. O fato de o Brasil ainda utilizar diesel de 500 ppm restringiria o uso local de veículos leves a diesel mais modernos, possibilitando somente o uso daqueles dotados de tecnologia já ultrapassada na Europa, que apresentam elevadas emissões de poluentes, principalmente material particulado. Atualmente esses poluentes são considerados os de maior contribuição à deterioração da qualidade do

ar das áreas urbanas, sendo por isso considerados prioritários nas ações desenvolvidas pelo Programa PROCONVE/PROMOT.

É de compreensão meridiana que irá ocorrer uma alta nas emissões no Brasil de material particulado (MP) Dióxido de Enxofre (SOx) Óxido de Nitrogênio (Nox), neste diapasão vale lembrar que estes gases que pertencem à família de Gases Estufas e são alvo de redução pelo protocolo de Quioto a qual o Brasil é signatário. Assim, é razoável afirmar que as metas voluntárias brasileiras de redução das emissões de Gases de Efeito Estufa serão prejudicadas com a aprovação do PL em comento. Por fim, o texto do substitutivo apresentado na Comissão Especial piora a situação analisada, pois o substitutivo retira a linha de corte estabelecida no texto original e libera a fabricação e comercialização de veículos movido a diesel de qualquer categoria e peso. Assim, o texto do substitutivo agrava mais ainda o que já era preocupante no texto original. Vale lembrar que este PL foi rejeitado na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentado em 2014.

Assim, entendemos que se faz necessário o debate no âmbito desta Comissão do Relatório apresentado na Comissão Especial do PL 1.013 de 2011, pois além dos motivos expostos temos que há 2 Votos em Separados contrários ao Projeto e seu substitutivo.

Sala dos Comissões em 28 de abril de 17.

Nilto Tatto
Deputado Federal PT/SP