

**COMISSÃO DE AGRICULTURA, PECUÁRIA, ABASTECIMENTO E
DESENVOLVIMENTO RURAL**

REQUERIMENTO Nº , DE 2017

(Do Sr. SERGIO SOUZA)

Requer a realização de Audiência Pública para debater as melhorias na divulgação da eficiência no uso de combustíveis como incentivo ao consumo de etanol.

Senhor Presidente:

REQUEIRO, nos termos regimentais, a realização de audiência pública, no âmbito desta Comissão, para debater “melhorias na divulgação da eficiência no uso de combustíveis como incentivo ao consumo de etanol”.

Para tanto, solicito que sejam convidados os seguintes representantes:

- Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO).
- Instituto Nacional de Eficiência Energética (INEE)
- Representante da sociedade civil no Comitê Gestor de Indicadores de Eficiência Energética do Ministério de Minas e Energia (CGIEE-MME);
- Presidente do Instituto de Energia e Meio Ambiente;
- Diretor Institucional e de Sustentabilidade da Ticket-Log e
- Fórum Nacional do Setor Sucroenergético.

JUSTIFICAÇÃO

A Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC) a que se obriga o Brasil prevê o aumento da participação de bioenergia sustentável na matriz energética nacional para 18% até 2030, expandindo o consumo de biocombustíveis em geral e aumentando a oferta de etanol.

O documento-base para definir a estratégia de implementação da NDC brasileira, ora em elaboração pelo Governo Federal, sugere diversas ações para atingir aqueles objetivos, envolvendo um tratamento diferenciado para o setor sucroenergético no financiamento da produção, na tributação e na pesquisa tecnológica.

São medidas imprescindíveis, mas que se concentram no lado da oferta. Ademais, são de implementação desafiadora, com custos e prazos significativos. Parece, assim, que há espaço para medidas complementares de estímulo à demanda ou que sejam de implantação mais rápida e barata.

Recentemente, teve ampla divulgação o Nobel de economia concedido a Richard Thaler, por suas pesquisas em economia comportamental. Essas pesquisas vêm provocando, em diversos países, o surgimento de políticas públicas revolucionárias de “arquitetura de escolhas” (*nudging*) – ou seja, de influência do comportamento do cidadão ou do consumidor em direções socialmente desejáveis. Essas políticas baseiam-se no uso de instrumentos de comunicação e de sinalização que levam em conta os vieses de decisão do indivíduo e se caracterizam pelo baixo custo e pela simplicidade de implementação.

Parece haver amplo espaço para o uso desses instrumentos a fim de incentivar o consumo de etanol no Brasil. Estudos do Instituto Nacional de Eficiência Energética (INEE)¹ mostraram que a principal causa do aproveitamento ineficiente do etanol não é tecnológica, mas sim a compreensão

¹ <http://etanoleficiente.org.br/sites/default/files/arquivos/artigos/uso-eficiente-etanol-e-cgiee/uso-eficiente-etanol-e-cgiee-62.pdf>

equivocada dos indicadores de eficiência energética usados nas escolhas do combustível pelo consumidor.

A decisão de qual combustível usar em carros flex é essencialmente econômica – apenas 4% dos consumidores optam pelo etanol por razões ambientais. O cálculo do preço limite mais vantajoso para o abastecimento com etanol baseia-se em um fator de paridade de eficiência entre os combustíveis. Desde 2003, divulga-se nacionalmente que esse fator seja, em média, de 70% - assim, seria vantajoso abastecer com etanol desde que o seu preço seja até 70% do da gasolina.

Esse fator de paridade média é calculado e divulgado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO). Há sólidas evidências, entretanto, para acreditar que esse número deva ser questionado e mesmo revisado.

Para se chegar aos dados de consumo que compõem o índice, são inicialmente feitas pelo INMETRO medidas em laboratório, não em condições reais de rodagem. Essas medidas em laboratório são então multiplicadas por um coeficiente de ajuste que considera fatores como habilidade do motorista, imperfeição do asfalto, temperatura mais elevada, pneus, etc.

Esse coeficiente baseia-se uma fórmula empírica definida nos EUA, para as condições daquele país, e é aplicado por igual ao etanol e a gasolina. Mas esse aumento do consumo do etanol não se tem verificado na mesma proporção em condições reais de uso no Brasil.

Medições de campo feitas por revistas especializadas constataram que os dados reais de consumo eram consistentes com as estimativas divulgados pelo INMETRO para a gasolina, mas que as estimativas tendiam a superestimar em cerca de 11% o consumo de etanol².

Essas medições foram corroboradas por um estudo de grande alcance publicado em 2014 pela maior gestora de frotas corporativas do País, a Ticket-Log, e auditado pela KPMG. O estudo fundamentou-se em uma base de

² Auto Esporte, "Ranking Auto Esporte: consumo médio"; 17/03/2009; Folha de São Paulo e o site Carsale.uol (citados na referência abaixo).

dados contendo o monitoramento diário do consumo de uma frota de 410 mil veículos de modelos entre 2003 e 2012, rodando em uma ampla diversidade de condições em todo o País. Como resultado, chegou-se a um fator de paridade médio de 79,52%.

O consumidor brasileiro é alvo, assim, de sinalização distorcida em dois momentos diferentes: no da compra do veículo e no do abastecimento.

Na compra porque, na etiqueta afixada ao veículo informando os consumos previstos para gasolina e etanol, constam os valores estimados segundo os critérios definidos pelo INMETRO no Programa de Etiquetagem Veicular – e não os valores de consumo que seriam aferidos em condições reais de rodagem.

No momento do abastecimento, porque, por praticidade, o usuário de carro flex tende a escolher o combustível não pelo consumo real do seu veículo, mas pelo fator de paridade médio de 70%, de ampla divulgação na mídia.

Destarte, a revisão do fator de paridade para 80% e a sua divulgação obrigatória em todos os postos de combustível do País poderia alterar em larga escala as preferências do consumidor em favor do consumo de etanol. Com base na tabela de preços médios de combustível ao consumidor final segregada por Estado³ e em uma estimativa de participação de 60% dos veículos flex na frota total de automóveis⁴, estima-se que o etanol passaria a ser a opção mais vantajosa para 22,345 milhões de veículos – um salto em relação ao contingente atual de 7,2 milhões de carros, ou quase um quarto de toda a frota automotiva brasileira⁵:

³ Elaborada pelo Conselho Nacional de Política Fazendária – CONFAZ e publicada no Diário Oficial da União do dia 09 de outubro de 2017. V. https://www.confaz.fazenda.gov.br/legislacao/atos-pmpf/2017/pmpf019_17

⁴ Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2017/05/19/frota-circulante-de-veiculos-no-brasil-tem-estabilidade-e-ha-menos-onibus-nas-ruas/>. Acesso em 25/10/2017.

⁵ Considerou-se, na tabela, que, havendo equivalência no critério preço, um consumidor devidamente informado optará pelo etanol.

UF	AEHC (R\$/ litro)	GAC (R\$/ litro)	Relação AEHC/GAC (%)	Frota de automóveis	Frota flex (est. 60%)	Vantagem etanol (acum.)	
MT	2,473	3,9618	62,42%	651.065	390.639	390.639	
*GO	2,5308	3,9036	64,83%	1.729.629	1.037.777	1.428.416	
*SP	2,475	3,668	67,48%	17.247.124	10.348.274	11.776.691	
MG	2,9482	4,2222	69,83%	5.652.316	3.391.390	15.168.080	Limite 70%
*PR	2,73	3,84	71,09%	4.203.635	2.522.181	17.690.261	
PE	3,049	4,109	74,20%	1.237.421	742.453	18.432.714	
*RJ	3,204	4,193	76,41%	4.304.384	2.582.630	21.015.344	
MS	2,998	3,9077	76,72%	677.021	406.213	21.421.557	
*AL	3,289	4,134	79,56%	325.193	195.116	21.616.673	
*DF	3,163	3,95	80,08%	1.214.589	728.753	22.345.426	Limite 80%
BA	3,201	3,99	80,23%	1.684.719	1.010.831	23.356.258	
*AM	3,4117	4,2422	80,42%	366.482	219.889	23.576.147	
AC	3,64	4,515	80,62%	80.355	48.213	23.624.360	
CE	3,15	3,83	82,25%	1.056.521	633.913	24.258.272	
*PI	3,1863	3,8734	82,26%	322.487	193.492	24.451.765	
TO	3,29	3,98	82,66%	194.009	116.405	24.568.170	
PB	3,177	3,8378	82,78%	483.927	290.356	24.858.526	
SE	3,2451	3,9028	83,15%	307.389	184.433	25.042.960	
*RN	3,302	3,942	83,76%	510.192	306.115	25.349.075	
SC	3,14	3,71	84,64%	2.733.827	1.640.296	26.989.371	
ES	3,2645	3,8445	84,91%	900.623	540.374	27.529.745	
*RO	3,41	3,95	86,33%	255.545	153.327	27.683.072	
PA	3,442	3,971	86,68%	548.146	328.888	28.011.959	
RS	3,6184	4,1416	87,37%	4.071.134	2.442.680	30.454.640	
*MA	3,228	3,663	88,12%	398.265	238.959	30.693.599	
RR	3,72	3,86	96,37%	66.722	40.033	30.733.632	
AP	3,87	3,7	104,59%	74.262	44.557	30.778.189	

Fonte: elaboração própria, com base em dados do CONFAZ sobre preços de combustíveis e do Ministério das Cidades para frota automotiva em 2016.

Considerando-se emissões totais médias de 0,28 kg de CO₂/km para gasolina e de 0,056 kg de CO₂ /Km para o álcool⁶ e uma rodagem média de 15.000 km por automóvel/ano⁷, o potencial de mitigação de emissões poderia chegar, no limite, a algo da ordem de 24 milhões de toneladas por ano – ou cerca de 3% de toda a redução anual obrigatória de emissões prevista na NDC brasileira para 2025.

⁶ V. http://www.en.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/TDs/td_1606.pdf. Acesso em 25/10/2017.

⁷ Segundo recente estimativa da CETESB para a cidade de São Paulo.

Haveria, ainda, importantes co-benefícios socioeconômicos. Em primeiro lugar, decorrentes da economia no orçamento doméstico do consumidor de combustível. Em segundo lugar, do aumento da geração de empregos na cadeia sucroenergética, mais intensiva em mão-de-obra do que a petroquímica. Ademais, poder-se-ia pensar, para frotas corporativas, na comercialização de créditos de carbono oriundos de uma mudança certificada de opção exclusiva de abastecimento para o etanol. Por último, mas não menos importante, os benefícios à saúde pública, pela redução da incidência de doenças respiratórias em ambientes urbanos.

Já há Projetos de Lei em tramitação na Câmara dos Deputados prevendo a obrigatoriedade de exibir, nos postos de abastecimento, a relação entre os preços de etanol e de gasolina⁸. Essas proposições podem ser aperfeiçoadas à luz das conclusões da audiência pública que ora propomos e acompanhados do envio de uma Indicação ao Poder Executivo.

Considerando que as medidas descritas acima têm o potencial de proporcionar ao País benefícios ambientais, sociais e econômicos significativos em curto prazo e a um baixo custo, conto com o apoio dos nobres pares para a rápida aprovação deste Requerimento.

Sala das Sessões, em de de 2017.

Deputado SÉRGIO SOUZA

⁸ PL nº 4525/2016 e apensados.