

COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 52, DE 2019

Apensados: PDL nº 207/2019 e PDL nº 398/2019

Susta atos normativos do Poder Executivo que impedem a utilização de veículos de passeio movidos a óleo diesel.

Autor: Deputado CORONEL TADEU

Relator: Deputado CLEBER VERDE

I - RELATÓRIO

Trata-se do Projeto de Decreto Legislativo nº 52, de 2019, de autoria do Deputado Coronel Tadeu, que susta dois dispositivos normativos infralegais publicados pelo Poder Executivo que proíbem o uso de óleo diesel como combustível em veículos automotores.

O primeiro dispositivo a ser sustado, a Portaria nº 23, de 6 de junho de 1994, do Departamento Nacional de Combustíveis – DNC, proíbe o consumo de óleo diesel como combustível em veículos automotores de passageiros, de carga e de uso misto com capacidade inferior a 1.000 (mil) quilogramas, computados os pesos do condutor, tripulantes, passageiros e da carga, com algumas exceções.

O segundo dispositivo, o art. 5º da Resolução nº 292, de 29 de agosto de 2008, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, condiciona registro, licenciamento e emplacamento de veículos a diesel à autorização expressa no primeiro dispositivo sustado, a Portaria DNC nº 23, de 1994.

O autor justifica sua proposição alegando que o avanço tecnológico possibilitou que os motores movidos a diesel se tornassem mais econômicos e menos poluentes, apresentando menores emissões de gases causadores do efeito estufa, motivo pelo qual seu uso teria apresentado

crescimento em países europeus. Alega, adicionalmente, que a manutenção da proibição seria lesiva ao desenvolvimento do biodiesel. Por fim, ainda segundo o autor, os normativos extrapolariam os limites da competência do Poder Executivo, considerando a inexistência de lei que proíba o uso de diesel em veículos de passeio.

Foram apensados à presente proposição os Projetos de Decreto Legislativo nº 207, de autoria do Deputado Mauro Nazif, e nº 398, de autoria do Deputado Felipe Franscichini, ambos de 2019, que foram redigidos com o mesmo teor e propõem as mesmas sustações que a matéria ora em análise.

A edição de Decreto Legislativo com o intuito de sustar atos normativos do Poder Executivo encontra-se amparada na Constituição Federal, artigo 49, inciso V, e Regimento Interno da Câmara dos Deputados, artigo 24, inciso XII, e artigo 109, § 2º.

A proposição está sujeita à apreciação do Plenário, em regime de tramitação ordinária, nos termos do artigo 151, inciso III, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, e foi distribuída às Comissões de Minas e Energia e Constituição e Justiça e de Cidadania.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O uso de combustíveis fósseis para transporte individual é uma alternativa responsável por grande parte das emissões de efeito estufa no Brasil e no mundo. A tendência mundial tem sido abandonar essa fonte energética e adotar tecnologias que reduzam a pegada de carbono.

Necessário destacar os esforços envidados em alguns países europeus para eliminar essa tecnologia de suas matrizes energéticas. Holanda e Alemanha foram além, e publicaram normas que proíbem a venda e circulação de qualquer veículo a combustão, seja qual for o insumo, dentro de um horizonte de tempo próximo. A partir de 2030, não permitirão a venda de

veículos novos movidos por fontes poluentes, e de 2050, a circulação desses veículos em seus territórios.

Para efeitos comparativos, enquanto o segmento de transporte responde por 24% das emissões por queima de combustíveis, no Brasil esse percentual é de 48%, totalizando emissão¹ de 209 milhões de toneladas de CO₂. Isso mostra que o setor de transporte é um dos principais responsáveis por deixar a matriz energética brasileira mais suja e poluente.

O Brasil ainda é signatário do Acordo de Paris, tratado no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre a Mudança do Clima que rege medidas de redução de emissão de gases estufa a partir de 2020. Isso obriga o País a adotar medidas concretas para viabilizar seu enquadramento no que dispõe esse pacto internacional em favor do meio ambiente. As proposições em análise estão em completo desalinho com essa necessidade.

A elevada produtividade da cana-de-açúcar coloca o Brasil em posição estratégica no segmento de biocombustíveis no mundo. O País é o segundo maior produtor mundial de etanol, e parte considerável da produção se destina ao mercado interno. A adoção de incentivos ao uso do óleo diesel para transporte individual de passageiros deslocará esse insumo energético, que atualmente supre parte expressiva da demanda nacional.

Outro segmento potencialmente afetado pela adoção dessa tecnologia ultrapassada é o de veículos elétricos, notadamente menos poluentes e mais eficientes. A expansão da frota desses veículos tem enfrentado seus próprios desafios, ao esbarrar na indisponibilidade de uma rede ampla e confiável de estações de recarga, que não existem em número suficiente para viabilizar o uso autônomo dessa fonte. Incentivar a propagação de estações de recarga deve se repercutir no aumento da procura por esses veículos, resultando em um ciclo virtuoso de expansão de um modal de transporte individual limpo. Em vez incentivar o uso de óleo diesel, essa alternativa poderia trazer muito mais benefícios para a sociedade.

¹ De acordo com o Sistema de Estimativas de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SEEG), acessado em <http://seeg.eco.br/wp-content/uploads/2018/11/SEEG_PR_full_final.pdf>

Importante considerar, ainda, que o segmento de transporte de cargas possui forte dependência dos modais rodoviários. Por esse motivo, existem subsídios tributários oferecidos ao diesel, como forma de reduzir o peso do Estado sobre a economia, contribuindo para reduzir o chamado Custo Brasil.

Caso seja liberado o uso de diesel para carros de passeio, a pressão sobre a demanda deverá subir consideravelmente, e gerará impacto sobre o preço global desse combustível, repercutindo sobre todo o restante da cadeia produtiva. Razoável supor elevação da pressão inflacionária decorrente desse arranjo.

Adicionalmente, o consumo de óleo diesel no Brasil é suprido em grande parte por importações. De acordo com dados do Ministério de Minas e Energia, em 2018, o volume importado correspondeu a 20% do mercado interno. O gráfico 1 apresenta o histórico da média mensal de consumo de diesel, bem como de sua origem.

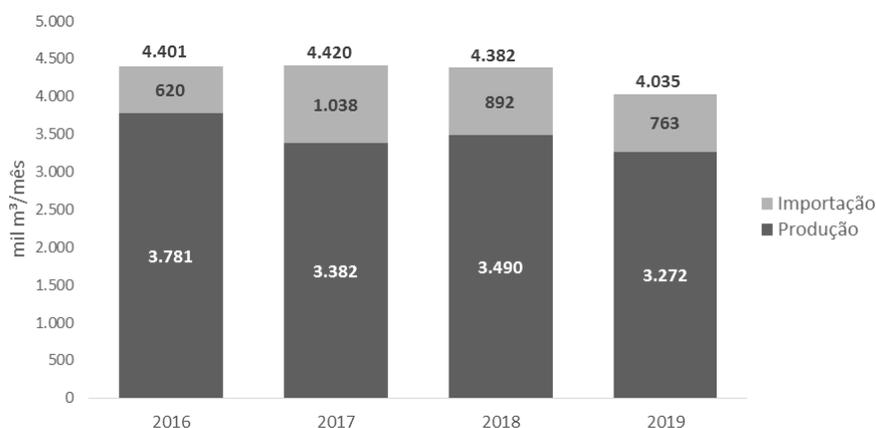


Gráfico 1: Histórico de produção e importação de óleo diesel

Fonte: Ministério de Minas e Energia

Considerando que a expansão da capacidade de refino é demasiadamente onerosa, a elevação do uso de diesel no curto prazo certamente ocorrerá a partir da importação. Isso elevará a dependência externa por esse insumo e deixará o País exposto às flutuações dos preços internacionais de combustíveis derivados de petróleo. Além de impactar na segurança energética do País, deverá ter sérias repercussões sobre a balança comercial brasileira.

No que diz respeito à legalidade, destacamos que o uso e a comercialização de veículos leves movidos a diesel foram originalmente

proibidos por meio da Portaria nº 346, de 19 de novembro de 1976, do antigo Ministério da Indústria e Comércio – MIC, que posteriormente foi substituída pela Portaria DNC nº 16, 1993, que, por sua vez, foi substituída pela Portaria DNC nº 23, de 1994, que continua válida até hoje. Essa última foi editada a partir do amparo dado pelo Decreto nº 507, de 23 de abril de 1992, que dispõe:

“Art. 12. Ao Departamento Nacional de Combustíveis compete:

.....

III - superintender, autorizar, regular, controlar e fiscalizar o abastecimento nacional de:

a) petróleo, óleo de xisto e seus respectivos derivados”

Entendemos que, além de amparada pelo Decreto acima citado, a proibição de diesel para veículos de passeio vigora desde 1976, constituindo elemento tradicionalmente instituído no sistema jurídico brasileiro.

A aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 52, de 2019, representaria retrocesso dos pontos de vista ambiental, tecnológico ou mesmo estratégico, na medida em que permitiria a importação de uma tecnologia ultrapassada, poluidora e que será banida nos grandes mercados globais nas próximas décadas.

Considerando o exposto, manifestamo-nos pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Decreto Legislativo nº 52, de 2019, e de seus apensados, os Projetos de Decreto Legislativo nº 207, e nº 398, ambos de 2019, e esperamos contar com o decisivo apoio dos nobres Pares.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado CLEBER VERDE
Relator