

(Do Sr. Antônio Carlos Mendes Thame)

“Art. 2º Todos os veículos leves com capacidade de motorização superior a um mil centímetros cúbicos adquiridos por pessoas físicas com incentivos fiscais ou qualquer outro tipo de subvenção econômica deverão ser movidos exclusivamente a combustíveis renováveis ou capazes de funcionar com misturas, em qualquer proporção, de combustíveis renováveis e não-renováveis” (NR)

“§ 1º A aquisição de veículos movidos exclusivamente a combustíveis renováveis ou capazes de funcionar com misturas, em qualquer proporção, de combustíveis renováveis e não-renováveis, por meio de financiamento ou consórcio, terá prazo superior em, no mínimo, cinquenta por cento dos prazos estabelecidos para a aquisição de seus equivalentes movidos a combustíveis líquidos não-renováveis.” (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O álcool combustível apresenta grandes vantagens ambientais e econômicas. Proporciona a diminuição do efeito estufa e da poluição de nossas cidades. Contribui para a criação de empregos, com o incremento das atividades agrícolas e agro-industriais. Diminui ainda a exposição do País às crises relacionadas ao petróleo.

Entretanto, verifica-se uma vertiginosa queda do consumo de álcool hidratado no Brasil. A participação dos veículos a álcool na produção nacional, que em 1988 representava 63% do total, hoje corresponde a cerca de um por cento. Esse quadro deve-se, em grande parte, à falta de confiança do consumidor, decorrente, principalmente, da crise de abastecimento ocorrida nos anos de 1989 e 1990.

Agora, no entanto, surgem os veículos flexíveis quanto ao combustível, chamados de *flex-fuel*, que funcionam com o álcool, com a gasolina e com qualquer mistura dos dois. Essa tecnologia poderá propiciar novo alento ao uso do álcool hidratado, pois estarão superados os temores dos proprietários quanto a problemas no mercado de álcool. Por conseguinte, permitir-se-á o aumento do consumo dos combustíveis renováveis em relação aos não-renováveis.

Para incentivar a produção desse tipo de veículo é que se prevê a possibilidade de sua incorporação à frota oficial, o que colabora na obtenção de maior escala de produção e ainda protege os órgãos públicos de eventuais dificuldades no abastecimento do álcool ou oscilações desfavoráveis no preço desse energético, causadas por instabilidades nos mercados do combustível ou do açúcar.

A equiparação dos incentivos fiscais e demais subvenções, bem como os prazos de financiamento e de consórcios, aos já aplicados para veículos movidos a álcool, contribuirá para a disseminação dos automóveis flexíveis. Cabe observar que a legislação federal, por meio do Decreto n.º 4.542, de 26 de dezembro de 2002, conforme Nota Complementar 87-2, já igualou a alíquota do IPI incidente sobre a produção dos veículos *flex-fuel* à imposta às unidades impulsionadas à álcool.

Pelo exposto, para estimular o desenvolvimento de nossa economia e a melhoria do meio ambiente, peço o apoio dos nobres colegas a esses projeto de lei.

Sala das Sessões, em 02 de março de 2004.

Deputado Antônio Carlos Mendes Thame