



CONGRESSO NACIONAL

MPV 1050  
00006

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

### MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050/2021

DATA APRESENTAÇÃO: 20/05/21

AUTOR: Deputado PEDRO LUPION

Supressiva 2.  Substitutiva 3.  Modificativa 4.  Aditiva 5.  Substitutivo global

#### EMENDA Nº \_\_\_\_\_

Acrescenta-se na Medida Provisória nº 1.050, de 2021, onde couber:

*Art. Acrescente-se à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, o artigo 99-A com a seguinte redação:*

*“Art. 99. ....*

*.....*

*Art. 99-A. Para fins de fiscalização do peso de veículos que transportem produtos classificados como Biodiesel (B-100), por meio de balança rodoviária ou de Nota Fiscal, fica permitida e autorizada a tolerância de 7,5% (sete e meio por cento) no Peso Bruto Total - PBT ou no Peso Bruto Total Combinado - PBTC.”*

#### JUSTIFICAÇÃO

O Programa Nacional de Produção e Uso do Biodiesel (PNPB), instituído em 2005, através da Lei nº 11.097/05, estabeleceu a obrigatoriedade de adição de biodiesel ao diesel A em todo o território nacional em 2%. Atualmente, pela Resolução nº 16/2018 do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), tem-se em vigência a compulsoriedade do B13, ou seja, composição do diesel adiciona em 13% de biodiesel.

Devido a massa específica do biocombustível, em média, ser maior que do combustível fóssil, (880 kg/m<sup>3</sup> contra 850 kg/m<sup>3</sup>), houve recorrência no transporte por caminhões-tanque (CT) com **excesso de peso** nas rodovias nacionais, que gerou a aplicação de penalidades pelas autoridades competentes. Visando sanar este problema,

CD/21110.94929-00



## CONGRESSO NACIONAL

Instituída uma tolerância pelo Conselho Nacional dos Transportes de 7,5% até 30 de novembro de 2021. Entretanto, vê-se a necessidade uma solução permanente para o caso das frotas mais antigas.

Inicialmente, podemos citar que dados do IBGE apontam que o PIB brasileiro registrou desempenho tímido no período de 2017 até 2019, com crescimento médio de 1,23% e atingiu o patamar de R\$ 7,3 trilhões, uma recuperação lenta quando comparada ao cenário econômico do país pré-recessão (2015). Este cenário impacta diretamente na capacidade de renovação das frotas utilizadas no transporte de combustíveis com CTs adaptados para o carregamento de biodiesel, tornando indispensável a tolerância sobre seu PBT (Peso Bruto Total).

Ao olharmos o setor rodoviário, entre 2012 e o último ano da recessão econômica (2016), apenas 3,3% das vendas de implementos rodoviários para o transporte de combustíveis líquidos apresentava compatibilidade de projeto ao transporte do biodiesel. Por outro lado, no período mais recente (2017 a 2019) – o período econômico mais crítico em termos de atividade econômica – o patamar destes novos CTs disponibilizados para o mercado saltou para cerca de 18%, mesmo o biodiesel representando 5% do volume de combustíveis comercializado no Brasil.

Quanto ao mercado de combustíveis, podemos perceber que, para o mesmo período, as vendas de óleo diesel aumentaram 5,5%, chegando à 57,3 bilhões de litros comercializados. Observa-se, assim, um cenário crítico no que tange o elo logístico responsável pelo transporte dos combustíveis, haja notória demanda agregada por CTs em todo o território nacional, que se tornaram parte do ativo imobilizado das distribuidoras de combustíveis líquidos e contribuíram para manutenção do setor.

Assim, visando garantir equilíbrio e do desenvolvimento do mercado, respeitando o aproveitamento da frota antiga imobilizada no país, é elaborada está proposta de conceder à estes CTs a tolerância de 7,5% sobre seu PBT até o sucateamento, desde que registrados e licenciados com data limite em 31 de dezembro de 2019.

Sala da Comissão, em de de 2021

  
Dep. PEDRO LUPION  
DEM/PR

CD/21110.94929-00