

## COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

### SUGESTÃO Nº 72, DE 2004

"Dispõe sobre o adicionamento de tecnologia de menor nível de emissão de poluentes nos veículos integrantes do sistema de transporte urbano, intermunicipal e interestadual de passageiros."

**Autor:** ASSOCIAÇÃO SECUNDARISTA E  
UNIVERSITÁRIA DE ALAGOAS -  
ASUAL

**Relator:** Deputado HELENO SILVA

## I - RELATÓRIO

Chega-nos, para análise, sugestão da Associação Secundarista e Universitária de Alagoas, apresentada na forma de projeto de lei que obriga a incorporação de veículos movidos a álcool às frotas das empresas de transporte rodoviário coletivo de passageiros, na proporção de 20%. De acordo com a proposta, a empresa que não atingir a cota de 20% de veículos movidos a álcool fica sujeita a multa de quatro mil UFIR, multiplicada pelo número de automotores que estejam em desacordo com a exigência.

Segundo o autor, a providência sugerida propiciará redução da emissão de dióxido de carbono pelos veículos automotores, um dos principais fatores de poluição atmosférica.

## II - VOTO DO RELATOR



Embora seja pertinente a preocupação do autor da sugestão com os problemas ambientais advindos da emissão de dióxido de carbono e outros componentes derivados da queima de combustíveis minerais largamente empregados no país, parece-nos que a solução apontada para o problema não é a mais aconselhável.

De pronto, cabe assinalar que o álcool, conforme asseguram os próprios especialistas em política energética, não se presta a substituir o diesel, cujo ciclo é mais eficiente para veículos pesados do que o da gasolina (também usado para o álcool), que é chamado ciclo Otto. Se assim não fosse, já teríamos, desde a edição do Programa Pró-Álcool, ainda na década de 1970, inúmeros veículos pesados ou de transporte coletivo de passageiros sendo movidos a álcool, no Brasil. Mesmo hoje, quando estão na ordem do dia as discussões em torno de alternativas para a redução das emissões de poluentes, especialmente no setor de transportes, não se cogita da utilização do álcool como substituto do diesel, mas de seu emprego mais constante na substituição ou redução da gasolina, para movimentação de veículos leves, notadamente com a popularização dos motores bi-combustíveis.

Para a redução das emissões de poluentes originadas por veículos rodoviários de transporte coletivo, estuda-se, e já se experimenta, o emprego do gás natural veicular - GNV, combustível ambientalmente mais adequado do que o óleo diesel mineral. Outra opção em exame é o chamado biodiesel, óleo obtido a partir do processamento de fontes vegetais como a soja, o dendê, a mamona ou o girassol. A esse respeito, cumpre lembrar que o Governo Federal conduz o Programa Nacional de Produção e Uso do Biodiesel, cujo objetivo é introduzir o novo combustível na matriz energética brasileira, possibilitando, já a partir de novembro de 2004, a adição de biodiesel ao diesel mineral, na proporção de 2%. A meta do Ministério de Minas e Energia é, com o tempo, chegar a um percentual de 5% de adição, o que evitaria a importação de cerca de dois bilhões de litros de diesel comum por ano.

Afora os aspectos já mencionados, é importante destacar que o desenvolvimento da política energética no País não deve ficar atrelada, por força de lei, a determinadas alternativas cujas conveniência e oportunidade, hoje, podem não se repetir ante diferentes circunstâncias futuras.

Sendo essas as principais observações que se tinha a fazer, **votamos pela rejeição da Proposta nº 72, de 2004.**



Sala da Comissão, em        de        de 2004.

Deputado HELENO SILVA  
Relator

2004\_9318\_Helena Silva.065

147F200B11

