

# COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

## PROJETO DE LEI Nº 2.749, DE 2003

Institui a obrigatoriedade de todas as indústrias automobilísticas produzirem carros movidos a GNV – Gás Natural Veicular

**Autor: Deputado SALVADOR ZIMBALDI**

**Relator: Deputado JOÃO MAGALHÃES**

### **I - RELATÓRIO**

O Projeto de Lei nº 2.749, de 2003, estabelece que 10% da produção anual da indústria automobilística deve ser constituída de carros movidos, alternativamente, por Gás Natural Veicular (GNV) e por um segundo combustível – gasolina, álcool ou ambos.

A proposição estabelece ainda (art. 2º) a obrigatoriedade de que a frota de táxis novos, circulando nas capitais e nas cidades de grande porte (população acima de 500.000 habitantes), que tenham acesso ao GNV, devem ser movidos por esse combustível. Os veículos de transporte coletivo deverão ser substituídos ou adaptados do óleo diesel para GNV e álcool no prazo de cinco anos a contar da publicação da norma.

O PL nº 2.749, de 2003, concede a todos os veículos movidos a GNV um abatimento de 70% (setenta por cento) do IPVA em todo o território nacional.

O autor do projeto de lei argumenta que a poluição nos grandes centros urbanos causa efeitos extremamente nocivos ao meio ambiente e às pessoas, o que poderia ser minimizado com a adoção das medidas aqui propostas.

A matéria foi rejeitada, por unanimidade, nas Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio e de Defesa do Consumidor.

## **II- VOTO DO RELATOR**

Cabe a esta Comissão, inicialmente, apreciar a proposição quanto à sua compatibilidade ou adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual, nos termos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

A LDO de 2005 (Lei nº 10.934/04), em seu art. 94, condiciona a aprovação de lei ou medida provisória que conceda ou amplie incentivo ou benefício de natureza tributária acarretando renúncia de receita ao cumprimento no disposto no art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal, que exige estar a proposição acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, assim como sua compatibilidade com o cumprimento das metas fiscais estabelecidas na lei de diretrizes orçamentárias e o atendimento de pelo menos uma de duas condições alternativas.

Uma condição é que o proponente demonstre que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária e que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias. Outra condição, alternativa, é que a proposição esteja acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, da ampliação de base de cálculo ou da majoração ou criação de tributo ou contribuição, podendo o benefício entrar em vigor apenas quando implementadas tais medidas.

O Projeto de Lei nº 2.749, de 2003, no que diz respeito à questão financeira e orçamentária, concede abatimento de 70% do IPVA aos proprietários dos veículos movidos a GNV em todo o território nacional. O IPVA, no entanto, é um imposto da competência dos Estados e do Distrito Federal; portanto, o Projeto de Lei não modifica as receitas e despesas da União, motivo pelo qual não cabe pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária. Nada obstante, o artigo 151, III, da Constituição Federal de 1988, veda à União instituir isenções de tributos de competência dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, ressalvadas, naturalmente, as isenções tributárias relacionadas a cumprimento de cláusulas acordadas em tratados e convenções internacionais, o que, definitivamente, não parece ser o caso aqui examinado. Esta, no entanto, é uma questão a ser examinada oportunamente pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

De outra sorte, o benefício fiscal concedido na forma do Projeto de Lei n.º 2.749/03 teria efeitos pouco significativos diante do volume de investimentos privados necessários para tornar o uso do gás natural atraente para os consumidores e, principalmente, para os distribuidores, não se computando nestas operações também os elevados investimentos públicos necessários ao cumprimento do disposto na proposição.

Como alertou com propriedade na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio o ilustre Deputado Léo Alcântara, na condição de Relator da matéria, apesar de o aumento do consumo do gás natural contribuir para resolver o problema dos excedentes de gás natural decorrentes, principalmente, da construção do gasoduto Brasil-Bolívia, com cláusula *take or pay*, é preciso avaliar os custos sobretudo da distribuição do gás natural.

Neste contexto, esclarece o ilustre Relator que “os custos de estocagem do gás natural são elevados. A dificuldade em se liqüefazer faz com que o gás produzido tenha que ser consumido, em razão de custos de armazenagem impeditivos. No cômputo dos custos relacionados à oferta de gás natural como combustível para automóveis, deve-se considerar, adicionalmente, sua distribuição.

*A construção de uma malha de gasodutos capaz de atender todo o País exigiria vultosos investimentos. Atualmente, apenas os Estados do Rio de Janeiro e de São Paulo dispõem de uma malha de distribuição com a capilaridade necessária para atender à demanda acrescida e difusa, resultante da incorporação de novos consumidores de gás natural.*

*Além disso, devem-se somar aos aspectos mencionados as despesas para equipar postos com compressores para pressurizar o gás nos cilindros dos carros.” (Grifamos.)*

Por fim, cabe destacar que o Ministério de Minas e Energia, através de Nota de Esclarecimento, de 18 de maio de 2005, informa que proporá um marco regulatório para o uso do gás natural, a ser apreciado pelo Congresso Nacional ainda este ano. Em princípio, o marco regulatório assegurará o uso mais eficiente do gás natural, priorizando a sua utilização pela indústria e para a geração de energia elétrica, de forma complementar à hidroeletricidade.

O Ministério de Minas e Energia esclarece que não irá incentivar a expansão indiscriminada da frota de veículos movida a gás natural, apesar de garantir que não se cogitará de criar restrições de abastecimento para cerca de 1 milhão de veículos que já consomem o gás natural como combustível. As discussões sobre o uso do gás natural considerarão, obrigatoriamente, a frota já existente e a necessidade de assegurar a ela o pleno acesso ao gás natural.

O uso do gás natural como combustível automotivo será estimulado, diz a Nota, para frotas de transporte coletivo urbano nas regiões metropolitanas de grande densidade populacional, com o objetivo de reduzir a emissão de gás carbônico (CO<sub>2</sub>) nessas áreas. Para os demais tipos de veículos automotores, a prioridade é estimular o uso do etanol e do biodiesel, biocombustíveis que também emitem menos gás carbônico (CO<sub>2</sub>) que os derivados de petróleo, mesmo porque o Brasil é o maior produtor de etanol no mundo e se prepara para assumir a mesma posição em relação ao biodiesel.

Não nos resta, pois, outra posição a não ser a de acompanhar o voto dos demais relatores que nos antecederam no exame da matéria.

Como não há implicação da proposição em aumento ou diminuição da receita ou da despesa pública, pelo menos no âmbito federal, não cabe pronunciamento quanto à sua adequação financeira e orçamentária. No mérito, no entanto, votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.749, de 2003.

Sala da Comissão, em                    de                    de 2005.

**Deputado JOÃO MAGALHÃES**  
**Relator**