

Comissão de Viação e Transporte

Projeto de Lei 2162-A de 1999.

Dispõe sobre a conversão de motores a gasolina para utilização de Gás Natural Veicular ou para biomassa e seus derivados em veículos automotores a gasolina de frotas de taxis, e da outras providências.

Autor: Deputado Jaques Wagner

Relator: Deputado Pedro Chaves

Voto em Separado

O Deputado Pedro Chaves, em seu relatório, afirma que a autorização para o uso do GNV, Gás Natural Veicular, já encontra-se regulada pelo Decreto 1787 de 12 de Janeiro de 1996. Argumento, o Ilustre Relator, que a matéria já encontra-se regulada "por quem de direito, o Poder Executivo" na forma do Decreto supra citado. Relata também que o "cerne da proposta em nada contribui para o aperfeiçoamento da legislação setorial". E que "De relevância notar, a respeito, que não somente o objeto da norma tornou-se emprestado do decreto há pouco citado, como também o texto empregado em vários dispositivos da iniciativa, o que soa mal, no mínimo." Diz ainda o deputado que "os incentivos propostos mostram-se inconsistentes do ponto de vista legal." Seguindo a trilha da desqualificação da propositura. Salienta o Relator que "o limitado emprego do GNV, não só no país, como em todo o mundo, está longe de associar-se às despesas com conversão do sistema de alimentação e armazenagem dos veículos. Decorre, na verdade, de limitações técnicas inerentes ao uso desse combustível, entre os quais pode se citar a pequena autonomia, o peso e o volume de reservatório e a reduzida rede de postos de abastecimento, esta, por conta da indispesável conexão com sistema dutoviário, único capaz de promover a distribuição do combustível a custos admissíveis."

Com devido respeito, o Ilustre Relator, não foi bem ao apontar eventuais vícios formais da proposta, demonstrando, ao que ao parece, desconhecer totalmente a teoria e os princípios que regem a elaboração legislativo, é o que demonstraremos a seguir.

O projeto em tela envolve e regula várias matérias. As principais são a utilização de energia (uso de gás natural) e a concessão de incentivos creditícios (atividade econômica). Além desses aspectos específicos, o PL envolve questões relacionadas com o meio ambiente e com o transporte de passageiros.

Todas essas matérias se inserem na competência legislativa da União, Estados e Municípios. Ou seja, são matérias que exigem e sempre exigiram lei (federal, estadual ou municipal) para sua regulação. No caso específico da Utilização do Gás Natural, entendem alguns que a União só poderia estabelecer normas gerais (aspecto, de fato, relevante, que poderia ter sido levantado pelo Relator). Não é o nosso entendimento. A Constituição Federal estabelece em vários dispositivos a competência da União para legislar sobre o tema. Assim é que o art. 22, IV, da nossa Lei Maior, preceitua:

"Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre;

I.....

IV - águas, **energia**, informática, telecomunicações e radiodifusão; (...)" (grifos nossos)

No mesmo dispositivo (art. 22, CF), o legislador estabeleceu também ser de competência privativa da União legislar sobre direito comercial (art. 22, I), política

de crédito (art. 22, VII), trânsito e transporte (art. 22, XI), matéria abordadas no projeto.

Por sua vez, cabe a União, de acordo com o art. 24, VI, §1º, estabelecer norma Gerais sobre proteção do meio ambiente e controle da poluição, matérias que também são objeto do projeto.

Com efeito, uso de gás natural e as demais matéria envolvidas no PL, sob pena de violação do princípio da reserva legal, só podem ser tratadas por lei. O Supremo Tribunal Federal já decidiu pela constitucionalidade dos chamados "Decretos Autônomos". Contudo, parte da doutrina admite, sempre que não houver lei, gize-se, que "matérias de lei" possam ser regulamentada por Decretos. Entretanto, tendo sido editada lei sobre a matéria, o Decreto automaticamente deixa de viger ou ter validade. Vejamos a lição do saudoso Mestre Hely Lopes Meirelles¹:

"Decreto independente o autônomo é o que dispõe sobre matéria ainda não regulada especificamente em lei. A doutrina aceita esses provimentos administrativos *praeter legem* para suprir a omissão do legislador, desde que não invadam as reservas da lei, isto é, as matérias que só por lei podem ser reguladas. Advirta-se, todavia, que os decretos autônomos ou independentes não substituem definitivamente a lei: suprem, apenas, a sua ausência, naquilo que pode ser provido por ato do Executivo, até que a lei disponha a respeito. Promulgada a lei, fica superado o decreto."

Quando o Decreto nº 1.787, de 12 de janeiro de 1996, foi editado, não havia ainda uma lei específica tratando da matéria. Posteriormente, o Congresso votou e o Presidente da República promulgou a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, que

¹ Meirelles, Hely Lopes, Direito administrativo brasileiro, 16^a ed. RT, p. 154.

"Dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências". Essa lei, não temos dúvidas, ainda que não tenha tratada de forma detalhada do uso de Gás Natural, revogou tacitamente o mencionado Decreto. Ainda que assim não fosse, o PL em tela é "lei específica" sobre a matéria, sendo um dos seus objetivos dar segurança jurídica para os usuários. Afinal, o Decreto é ato discricionário do Presidente da República, ou seja, pode ser revogado a qualquer tempo. Por último, o argumento de que teria havido "plágio" na elaboração do PL, haja vista a repetição de expressões do Decreto não tem a mínima sustentação. Primeiro, porque não existe "Direito Autoral" de texto normativo, como é o caso do Decreto citado. Segundo, porque princípios básicos de redação e técnica legislativa, que diga-se, foram adotados pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, recomendam, quando da necessidade de alteração das leis, a utilização do mesmos termos e expressões consagradas na legislação anterior. Vejamos o que diz o art. 12 da mencionada Lei:

"Art. 12. A alteração da lei será feita:

I - mediante reprodução integral em novo texto, quando se tratar de alteração considerável;

II - mediante revogação parcial; (Redação dada pela Lei Complementar nº 107, de 26.4.2001)

III - nos demais casos, por meio de substituição, no próprio texto, do dispositivo alterado, ou acréscimo de dispositivo novo, observadas as seguintes regras:" (grifos nosso)

Para que não reste dúvida, vale esclarecer que todas as leis nova, inclusive a nossa Constituição Federal, foram fruto de textos normativos já consagrada em

outras normas. Textos que foram atualizados ou, simplesmente, repetidos integralmente na nova lei.

Quanto as questões de ordem técnica abordadas pelo relator, com a devida vénia, demostram um total desconhecimento de sua parte sobre a matéria em tela. Ao afirmar a baixa autonomia que o combustível GNV dá a um determinado veículo, faltou ao relator o conhecimento de que um veículo do tipo 1.0 que faça 14 quilômetros por litro de gasolina, fará 20 Km por metro cúbico de GNV, segundo dados do Centro de Avaliação Técnica Automotivo, CATA, (órgão técnico credenciado pelo Inmetro, em São Paulo, para avaliação de desempenho dos veículos movidos a GNV). Vale ressaltar que um veículo do tipo 1.0, que utiliza um cilindro de 15m³, terá uma autonomia de 300Km a um custo operacional de R\$ 10, 95, enquanto que para o mesmo veículo movido a gasolina são necessários 22 litros a um custo de R\$ 33,00, para a mesma a distância.

Com relação à afirmação de que "a reduzida rede de postos de abastecimento, esta, por conta da indispensável conexão com sistema dutoviário, único capaz de promover a distribuição do combustível a custos admissíveis", temos a esclarecer que no estado de São Paulo existem hoje 24 postos operando com GNV e no Rio de Janeiro 74 unidades. Ao contrário do que afirma o relator, este numero não é superior devido ao alto custo de instalação de Bombas de abastecimento e não à falta de "citygates"- pontos de conexão com o sistema dutoviário- e, neste sentido, o PL prevê uma linha de crédito para a aquisição Bombas de abastecimento de GNV. Aliás, o relator com um desconhecimento abissal da legislação financeira em vigor afirma que "os incentivos propostos mostram-se inconsistentes do ponto de vista legal". Ora, Lei 9841 de 5 de outubro de 1999, Estatuto da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte, em seu artigo 15 determina que, literis:

"Art. 15. As instituições financeiras oficiais que operam com crédito para o setor privado manterão linhas de crédito específicas para as microempresas e para as empresas de pequeno porte, devendo o montante disponível e suas condições de acesso ser expressas, nos respectivos documentos de planejamento, e amplamente divulgados."

Como podemos notar não há ilegalidade em determinar, em lei, que uma instituição oficial abra linhas de crédito para este ou aquele empreendimento. Ademais o BNDES, que é uma instituição oficial, tem como função precípua **"financiar a longo prazo os empreendimentos que contribuam para o desenvolvimento do país"**.

O texto de apresentação do BNDES na sua pagina da Internet é de uma clareza solar quanto ao seu papel social, diz o texto:

"Desde a sua fundação, em 1952, o BNDES vem financiando os empreendimentos industriais e de infra-estrutura, tendo marcante posição no apoio aos investimentos na agricultura, no comércio e serviço e nas micro, pequenas e médias empresas",.

Vale lembrar que o Relator não vislumbrou que o PL incentiva, também, a conversão de motores a gasolina em motores a álcool.

Ademais, é notória a **falta de visão** do relator no tocante aos benefícios aos usuários do transporte coletivo, uma vez que com a adoção das medidas propostas no PL 2162-A, (aprovado por unanimidade pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio ambiente e Minorias), haverá um impacto inédito na formação da planilha de custos operacionais, como demostramos neste Voto em Separado, o que resultará em uma diminuição das tarifas dos transportes de carga, escolar e de massa.

Neste sentido conclamamos os nobres Deputados pares a **Rejeitar o Relatório do PL 2162-A apresentado nesta Comissão de Viação e Transportes.**

Sala das Comissões 8 de Agosto de 2001.

CARLOS SANTANA
Deputado Federal