

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

PROJETO DE LEI Nº 5.892, DE 2001 (Apenso: PL 6.408/2002 e PL 7.328/2006)

Dispõe sobre o uso de óleo diesel automotivo em veículos utilitários e estabelece condições para o uso de combustíveis automotivos que gozem de quaisquer subsídios financeiros ou benefícios tributários.

Autor: Deputado **José Carlos Aleluia**
Relator: Deputado **Mário de Oliveira**

I - RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão para análise quanto ao mérito, nos termos do art. 32, inciso III, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o PL nº 5.892, de 2001, que pretende autorizar o uso de óleo diesel em veículos utilitários e estabelece as condições a serem atendidas para o uso automotivo de combustíveis que recebam subsídios financeiros ou benefícios tributários de qualquer natureza.

No art. 2º, o PL 5.892/2001 permite o uso de óleo diesel como combustível automotivo para os veículos utilitários de fabricação nacional ou estrangeira, de cabine simples ou dupla, que possuam capacidade de carga útil igual ou superior a quinhentos quilogramas. No art. 3º, enumera os veículos para os quais é permitido o uso de combustíveis que recebam subsídios financeiros ou benefícios tributários. A proposição fixa o prazo de sessenta dias para que o Poder Executivo publique as normas necessárias à regulamentação da Lei (art. 4º) e idêntico prazo para o início de vigência da Lei (art. 5º).

Apenso encontra-se:

- o PL nº 6.408, de 2002, do Deputado Júlio Redecker, que permite o emprego de óleo diesel como combustível nos veículos automotores de aluguel devidamente autorizados pelo Poder Público concedente;

- o PL 7.328, de 2006, do Deputado José Chaves, que permite o consumo de óleo diesel como combustível nos veículos automotores terrestres de transporte de passageiros utilizados como táxis.

Antes de ser apenso o PL 7.328/2006, o PL 5.892/2001 e o PL 6.408/2002 haviam sido apreciados pela Comissão de Viação e Transportes, que votou pela aprovação do projeto principal e rejeição do apenso, e da Comissão de Minas e Energia, que também votou pela aprovação do projeto principal, mas com emenda, e rejeição do apenso.

Em virtude de aprovação de requerimento do Deputado José Carlos Aleluia, autor da proposição principal, a matéria passou a regime de urgência (art. 155 do RICD).

Nesta Comissão, o PL 5.892/2001 e seus apensos chegaram a ser analisados pelo Deputado Luciano Zica, que apresentou voto pela rejeição das três proposições. Dada a excelente qualidade da sua argumentação, houvemos por bem considerá-la em nosso Parecer.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Conforme já assinalado pelo ilustre Relator que nos antecedeu na análise da matéria, o óleo diesel pode ser utilizado como combustível, nos termos da Portaria do Departamento Nacional de Combustíveis – DNC nº 23, de 6 de junho de 1994, nos seguintes tipos de veículos:

- de passageiro, de carga ou de uso misto, com capacidade superior a 1.000 kg;

- denominados Jipes, com tração nas quatro rodas, com caixa de mudança múltipla e redutor;

- de missões diplomáticas;
- em permanência temporária no País; e
- apreendidos pela Receita Federal, para uso por órgãos da Administração Pública direta.

O PL 5.892/2001 propõe que, entre os veículos para os quais é permitida a utilização do diesel como combustível, seja incluída a categoria de “veículos utilitários” com capacidade de carga igual ou superior a 500 kg. Na proposição, veículo utilitário é definido como qualquer veículo automotivo de uso urbano ou rural destinado ao transporte de cargas. A medida, conforme defende o Autor do projeto em sua justificação, o ilustre Deputado José Carlos Aleluia, tem por finalidade impedir que o óleo diesel “tenha sua destinação desviada, deixando de ser empregado na movimentação de cargas e no transporte coletivo de passageiros para seu esbanjamento em carros luxuosos, destinados ao lazer de pouquíssimos privilegiados, representantes da elite brasileira”.

A nosso ver, no entanto, o PL 5.892/2001 não atinge ao objetivo proposto, uma vez que não há como garantir que um veículo utilitário seja utilizado efetivamente para o transporte de carga, independentemente de ser de 500 kg ou 1.000 kg de capacidade. Não se está, assim, eliminando a possibilidade de o óleo diesel continuar a ser utilizado por veículos de luxo.

Outrossim, se aprovados os projetos de lei em apreciação, teríamos como resultado a ampliação da faixa de veículos habilitados legalmente a utilizar o diesel como combustível, o que é prejudicial ao meio ambiente, como demonstraremos.

As emissões resultantes do óleo diesel como combustível são extremamente nocivas ao meio ambiente e à saúde pública. As altas emissões de veículos movidos a diesel nos países em desenvolvimento contribuem significativamente para a poluição atmosférica urbana. Segundo o Prof. Paulo Saldiva, da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo, os grandes problemas da poluição atmosférica em São Paulo – e quase que no mundo inteiro – são o ozônio e o material particulado. Respectivamente 80% e 40% dos precursores desses dois poluentes derivam da frota a diesel.

O óleo diesel brasileiro tem o agravante de ser muito mais rico em enxofre que o de outros países. Este elemento, deve-se dizer, gera óxidos de enxofre que provocam irritações nos olhos e nas vias respiratórias.

Recentemente, a Petrobras passou a produzir o produto com menor teor de enxofre. O chamado diesel metropolitano (utilizado nos grandes centros urbanos) passou de 2.000 ppm (partes por milhão) de enxofre para 500 ppm, enquanto o diesel comercializado no interior passou de 3.500 ppm para 2.000 ppm.

Mesmo com redução tão significativa, o teor do enxofre do diesel comercializado no País ainda é muito alto quando comparado ao do diesel de outros países. No Chile, por exemplo, o diesel utilizado tem 50 ppm de enxofre e na Califórnia (Estados Unidos) é de apenas 10 ppm. Na Europa, desde janeiro de 2005, o diesel comercializado deve apresentar, no máximo, 50 ppm de enxofre, mas em alguns países já é adotado o teor máximo de 10 ppm, teor esse que será obrigatório em toda a União Européia a partir de 2009.

Assim, do ponto de vista ambiental, não é oportuna a ampliação da utilização do óleo diesel como combustível automotor. Existem, ademais, alternativas muito mais benéficas ao meio ambiente, não apenas em termos de menor emissão de poluentes, mas ainda de menor contribuição ao efeito estufa, questão vital para o clima mundial. É o caso, por exemplo, do gás natural e do etanol. Além disso, a proposta vai contra a tendência atual da substituição parcial do óleo diesel por biodiesel prevista no Programa Nacional de Produção e Uso de Biodiesel.

Pelos motivos expostos, no que compete a esta Comissão analisar, nosso voto é pela rejeição do PL 5.892, de 2001, do PL 6.408, de 2002, e do PL 7.328, de 2006.

Sala da Comissão, em de de 2007.

Deputado MÁRIO DE OLIVEIRA
Relator