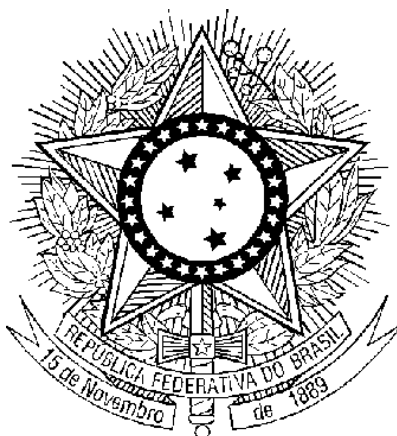


AVULSO NÃO  
PUBLICADO.  
PLENÁRIO.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 1.609-B, DE 2007**

**(Do Sr. Dr. Talmir)**

Dispõe sobre a substituição gradativa, em todo o território nacional, de combustíveis derivados de petróleo por outros produzidos a partir da biomassa, e dá outras providências; tendo pareceres: da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, pela aprovação deste e dos de nºs 2256/2007 e 3182/2008, apensados, com substitutivo (relator: DEP. JILMAR TATTO); da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, pela rejeição deste, dos de nºs 2256/2007 e 3182/2008, apensados; e da Comissão de Minas e Energia, pela rejeição deste, dos de nºs 2256/2007 e 3182/2008, apensados (relator: DEP. GUILHERME MUSSI) e (relator: DEP. MARCIO BITTAR).

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO;

MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL;

MINAS E ENERGIA;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD) E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

### **APRECIÇÃO:**

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

## SUMÁRIO

I – Projeto inicial

II – Projetos apensados: 2256/2007 e 3182/2008

III – Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão

IV - Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

V - Na Comissão de Minas e Energia:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei dispõe sobre a substituição dos combustíveis derivados de petróleo, nos usos em caldeiras e outros equipamentos industriais, na geração de energia elétrica, em motores de veículos de transporte e na fabricação de lubrificantes, por combustíveis derivados de fontes da biomassa, bem como sobre as condições para obtenção de financiamentos, por entidades oficiais de crédito, para a consecução de suas determinações.

Art. 2º É obrigatória a substituição, em todo o território nacional, para as finalidades descritas no artigo 1º, de combustíveis derivados de petróleo por etanol, combustíveis derivados de óleos vegetais, bagaço de cana, biogás e outros derivados da biomassa, nos seguintes percentuais e prazos:

- I – quarenta por cento, no prazo de dois anos;
- II – cem por cento, no prazo de cinco anos.

Art. 3º Ficam as montadoras da indústria automotriz instaladas e em operação no País obrigadas a substituir, até atingir a totalidade, sua produção de veículos movidos a combustíveis derivados de petróleo por veículos cujos motores sejam apropriados para o consumo de combustíveis derivados da biomassa, obedecido o percentual de vinte por cento a cada ano.

§ 1º As concessões para a exploração de serviços de táxis, ônibus, caminhões e outros meios de transporte municipais e intermunicipais de passageiros e de cargas ficam condicionadas à comprovação de motorização original para a

utilização de combustíveis derivados da biomassa, ou convertida para essa utilização, nos seguintes prazos, contados a partir da publicação desta lei:

I – quatro anos, nas regiões metropolitanas legalmente classificadas e delimitadas e nas cidades com mais de duzentos mil habitantes não incluídas no inciso I;

II – cinco anos, nos demais casos.

§ 2º Nas concessões para a exploração de transportes interestaduais e internacionais de cargas e passageiros, o prazo aplicável será de dois anos, contados a partir da publicação desta lei.

§ 3º Não se concederá licenciamento aos veículos automotivos terrestres fabricados anteriormente à vigência desta lei, que não sejam adaptados para combustíveis derivados da biomassa, no prazo de quatro anos, a partir da publicação desta lei.

Art. 4º No prazo de cinco anos, contados a partir da publicação desta lei, somente serão autorizados a trafegar os meios de transporte cujos motores ou caldeiras sejam alimentados por combustíveis de biomassa, a saber:

I – embarcações em águas sob jurisdição nacional, tanto fluviais, como as da navegação de cabotagem;

II – locomotivas em operação na malha ferroviária nacional, excetuadas as propelidas por eletricidade ou levitação magnética.

Art. 5º Não serão admitidas matrículas de aviões cujos motores funcionem a gasolina, os quais deverão ser substituídos por aeronaves adequadas ao consumo de etanol ou de óleos vegetais.

§ 1º A substituição não será obrigatória para as aeronaves matriculadas no País, movidas a querosene de aviação:

I – no caso de aviões de fabricação nacional, se atendida uma das duas seguintes condições:

a) não se ter desenvolvido motor para óleos vegetais mais econômico e mais seguro do que os alimentados a querosene;

b) ser demonstrado pelas empresas fabricantes que, em função de o mercado exterior preferir os motores para querosene de origem fóssil, não haja escala de econômica para a produção de aviões com motores que utilizam energia de biomassa.

II – no caso das aeronaves importadas, não ser economicamente viável a conversão dos motores.

§ 2º A substituição não será obrigatória para aeronaves matriculadas no País ou no exterior que operem linhas internacionais.

Art. 6º Somente serão concedidas licenças de instalação e de operação e autorizações de funcionamento a usinas termelétricas alimentadas por combustíveis provenientes da biomassa, vedada a construção de usinas que utilizem combustíveis de origem fóssil.

Parágrafo único. Conceder-se-á prazo de cinco anos, a partir da publicação desta lei, às usinas termelétricas em operação com combustíveis fósseis para se adaptar às determinações desta lei, sob pena de perda de sua autorização de funcionamento.

Art. 7º Fica submetida à substituição por energia de biomassa a concessão de alvará para o funcionamento de indústrias ou prestadoras de serviços que utilizam óleo combustível, gás ou outra fonte de energia de origem fóssil:

I – no caso de novas atividades empresariais, a partir de três anos contados da publicação desta lei;

II – no caso de empresas em funcionamento, a partir de quatro anos contados da publicação desta lei.

Art. 8º O descumprimento do disposto nesta lei, bem como dos limites de emissão de poluentes e de ruídos em desacordo com a legislação ambiental pertinente, sujeitará os infratores, sem prejuízo da aplicação de outras sanções civis e penais cabíveis, ao pagamento de multas, que serão classificadas, nos termos de regulamentação a ser expedida pelo Poder Executivo, nas seguintes faixas:

I – leves, correspondentes a um e meio por cento do valor venal do veículo;

II – médias, correspondentes a dois por cento do valor venal do veículo;

III – graves, correspondentes a três por cento do valor venal do veículo.

Parágrafo único Aplicar-se-ão em dobro as multas previstas no *caput* nos casos da primeira reincidência e, no caso da segunda reincidência, proceder-se-á à apreensão do veículo em desacordo com as disposições desta lei, nos casos de infrações classificadas como graves.

Art. 9º Os investimentos de recursos públicos destinados ao cumprimento das determinações desta lei deverão ser cobertos com recursos orçamentários do Tesouro Nacional, devidamente destinados na lei orçamentária anual para tal finalidade.

Art. 10 Os financiamentos concedidos por instituições oficiais de crédito a empreendimentos privados e a produtores e cooperativas rurais terão prazos de carência e de amortização fixados conforme a capacidade econômica dos empreendimentos financiados.

Parágrafo único. Nos casos de financiamentos concedidos a produtores e cooperativas rurais, bem como a micro, pequenas ou médias empresas, os juros não excederão a dois por cento ao ano, mais a Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP), e o prazo mínimo de carência será de dois anos.

Art. 11 A administração federal, suas agências e empresas promoverão a realização de projetos agrários e industriais destinados à consecução dos objetivos desta lei, aos quais emprestarão apoio técnico, com prioridade em favor dos que concorrerem para a descentralização das unidades processadoras das matérias primas.

Art. 12 As iniciativas empresariais contempladas nesta Lei farão jus a incentivos fiscais e creditícios em igualdade de condições com as mais favoráveis asseguradas pela legislação federal.

Art. 13 Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

Num momento em que, em todo o mundo, se percebe a urgência de medidas para a redução dos efeitos da poluição, oferecemos à consideração desta Casa um conjunto de soluções destinadas a, dentro de prazo relativamente curto, alcançar expressivos resultados.

Graças à experiência acumulada pelo Brasil e a sua liderança nesse campo, temos condições de, por meio da ampliação da produção e do uso de combustíveis provenientes da biomassa, promover um salto qualitativo no nível de prosperidade e de geração de empregos em todo o País. Esse desenvolvimento interessa-nos sobremaneira, do mesmo modo que a numerosos países de grande expressão no cenário mundial, de sorte que a execução das provisões do projeto terá efeitos extraordinariamente positivos para a dinamização de nosso comércio exterior e para a cooperação técnica e tecnológica com aqueles países. Em todos eles cresce a preocupação diante não só da escassez das fontes combustíveis fósseis, como também da premência de preservar o meio-ambiente e de pôr cobro à deterioração da qualidade de vida.

Entre as razões de peso que aconselham a adoção das medidas previstas no projeto, destacamos as seguintes.

#### **1. Criação de empregos e desenvolvimento econômico**

A qualidade de vida nas cidades brasileiras, especialmente nas regiões metropolitanas, deteriora-se a um ritmo que vem comprometendo a própria estabilidade política do País.

Dois fatores principais determinam essa deterioração. O primeiro é o **desemprego**, em patamares incompatíveis com a dignidade humana, conduzindo a níveis cada vez mais intoleráveis de violência. O dado oficial do IBGE, de 13,1%, em abril, é recorde de todos os tempos. Note-se que o critério desse Instituto subestima grosseiramente o real desemprego, pois conta só os que procuraram emprego na semana anterior ao levantamento. Segundo o Dieese, a taxa foi de 20,6% em São Paulo. O desemprego real supera 25% da “população economicamente ativa”.

As políticas delineadas no Projeto têm plenas condições de eliminar o flagelo do desemprego, por meio da produção de fontes renováveis de energia. Farão gerar **milhões de empregos diretos na agricultura** e no plantio e manejo de florestas. Possibilitarão também o surgimento de outros **milhões de empregos na indústria e quantidade semelhante nos setores de serviços** técnicos, transporte e comercialização.

O impacto dos investimentos e dos empregos criados dinamizará a economia por inteiro, fazendo crescer a ocupação em todos os setores. Conforme assinalou o Prof. Bautista Vidal, três vezes Secretário de Tecnologia Industrial, iniciador e dirigente do Proálcool, esse programa economizou 80 bilhões de dólares em custos externos, diretos e indiretos, em 26 anos. Aduz ele: *“Criaram-se 800 mil empregos diretos, reduziu-se drasticamente a poluição nas grandes cidades, ativaram-se as indústrias de bens de capital, e o País passou a ser líder tecnológico do setor”*.

O Proálcool foi, porém, torpedeado pelo Banco Mundial, o qual manipulou a crise da dívida externa para intervir num setor que emprega 100% de recursos nacionais e não envolve a importação de um único centavo de dólar em bens ou serviços. Foram, por exemplo, privilegiadas grandes unidades de destilação, fazendo transportar a cana-de-açúcar, por vezes a 400 ou 500 km, em caminhões. Na volta, para chegar à região produtora de cana, o álcool percorre a mesma distância.

As ações recomendadas no Projeto levam a descentralizar o processamento das diversas fontes energéticas, o que garante apreciável redução do custo final dos derivados. Isso implica também o **barateamento do custo de vida**, pois produtos de grande peso no consumo total da população estarão à disposição dela a preços muitíssimo inferiores aos dos combustíveis que hoje lhe oneram o orçamento. Baixa nos preços de bens significa aumento de renda real dos consumidores e, conseqüentemente, maior faturamento das empresas, mais investimentos e maior geração de empregos.

É notável que, mesmo com as falhas estruturais introduzidas no programa do álcool para inviabilizá-lo, ainda assim o etanol é bem mais econômico do que a gasolina, por exemplo, o que é ilustrado também pelo fato de se ter recentemente elevado a mistura de álcool anidro na gasolina de 20% para 25%.

Conforme dados da Agência Nacional do Petróleo, o preço médio do álcool na distribuição equivaleu, de março de 2003 a março de 2004, a 35% do da gasolina. Considerando que, para o mesmo desempenho econômico, ele teria de ser 70% menor, a economia de custo do álcool, em relação à gasolina, é de 50%. Essa economia tornou-se ainda maior nos primeiros meses de 2004, em face da acentuada queda no preço do álcool. Em junho de 2004, houve novos reajustes: 7,9% para a gasolina e 8% a 8,5% para o diesel de petróleo e 4,5% para o álcool. A já expressiva diferença, de mais de 50%, aumentará muito mais, depois que os derivados da biomassa começarem a ser produzidos de forma ampla, racional e descentralizada.

O rendimento por hectare da cana-de-açúcar elevou-se de 2 mil litros de etanol, em 1977, para 5,5 mil litros, em 2000. O etanol pode também ser produzido, a custo ainda menor, a partir da mandioca. O cultivo dessa fonte energética presta-se, ademais, para melhorar o padrão da **alimentação** no País. Mesmo antes de se desenvolver o potencial de experimentação tecnológica com novas culturas apropriadas para a produção de energia de biomassa, o País já conta, além da cana de açúcar e da mandioca, com numerosas matérias primas rentáveis, tais como madeiras diversas, girassol, naboforrageira, copaíba, dendê, babaçu e mamona.

Os óleos de biomassa superam o diesel e o óleo combustível de petróleo sob todos os aspectos. Apesar de o uso daqueles ser ainda diminuto, já se desenvolveram motores, como o Elsbet, na Alemanha, que permite a caminhões percorrerem 40 km com apenas um litro.

A execução do programa ensejará oportunidades de desenvolvimento tecnológico e de expansão do emprego na área industrial, com o desenho e produção de destilarias, usinas de processamento dos óleos vegetais e de desglicerinização para uso nos motores a diesel de petróleo. A indústria será, ademais, dinamizada com o desenvolvimento da tecnologia e da produção de motores desenhados especificamente para os óleos vegetais.

A energia da biomassa implica a **utilização de mão-de-obra em proporção infinitamente superior** à da indústria do petróleo. Se 800 mil empregos resultaram de um programa limitado à substituição de um único derivado de petróleo, além disso abortado há anos, não há exagero algum em prever que uma política abrangente abrirá, **pelo menos, 10 milhões de empregos.**

A Neiva, subsidiária da Embraer, acaba de concluir os ensaios, inclusive os de durabilidade, de motor de aviação, cuja homologação está submetendo ao CTA, próprio para o uso de álcool hidratado. Ele tem rendimento igual a 82% do similar movido a gasolina e, em 2002, antes mesmo de ter seu preço reduzido, o etanol anidro custava só 18% do preço da gasolina de aviação, em algumas regiões. Ademais, não usa o antidetonante chumbo tetraetila, composto de metal pesado e altamente tóxico.

Emerge, com cristalina clareza, que a capacidade de produção energética do Brasil é **ilimitada e perene**. Alguns dados técnicos o demonstram cabalmente. Entre esses: 1) somente com o óleo de dendê se podem produzir, na Amazônia, oito milhões de barris/dia de óleo diesel natural, equivalentes à exportação atual de petróleo da Arábia Saudita; 2) a energia solar que cai durante um dia de sol sobre o território nacional equivale à gerada por 120.000 usinas de Itaipu a plena carga; 3) como assinala o Prof. Bautista Vidal, não há processo industrial algum que seja mais eficiente para captar essa energia do que a fotossíntese realizada pelas plantas; 4) esse processo natural depende de três fatores: solo aproveitável, água e sol; 5) nenhum país no Mundo tem dotação desses elementos comparável à do Brasil.

O presente Projeto prevê que a energia da biomassa substitua quase que integralmente os derivados de petróleo no mercado interno, **ao cabo de cinco anos** da vigência da Lei. Sua adoção implicará a reorientação das atividades da Petrobrás, a qual de há muito se impõe, em função de as presentes reservas provadas de petróleo não serem suficientes para mais que 18 anos, mantido o atual ritmo de extração. O interesse nacional exige também que cessem as licitações, abertas a transnacionais, de áreas descobertas pela Petrobrás, com direito a exportar o petróleo que extraírem das limitadas reservas do País.

De qualquer forma, o Brasil necessita de fontes alternativas aos derivados de petróleo, e a Petrobrás pode prosseguir em seu notável progresso, mediante as oportunidades que se abrem, não só na energia da biomassa e sua comercialização, mas também na petroquímica, alcoolquímica e outras operações de elevado valor agregado, sem abandonar a extração de petróleo. Este tem mercado em expansão no exterior, mas, para ser exportado sem risco para a segurança nacional, o suprimento das necessidades internas terá de ser assegurado por meio de fontes renováveis de energia.

O custo dos derivados de petróleo vem aumentando, tendo o preço internacional ultrapassado US\$ 40 por barril, em maio de 2004, e os analistas especializados apontam ser crescente a procura mundial por petróleo, o item de maior peso no comércio mundial, há mais de um século. A par disso, as reservas declinam, e se projeta um pico de demanda entre 2010 e 2015, com o preço do barril ultrapassando US\$ 100. Países industrializados, como o Japão, a Alemanha, a França, o Reino Unido e a Itália são paupérrimos em matérias-



primas combustíveis. Apenas dois deles contam com carvão mineral, e este é ainda mais poluente que o petróleo. Os Estados Unidos, de longe o maior consumidor mundial, de há muito perderam a auto-suficiência e importam petróleo numa proporção crescente de seu consumo.

Carentes de hidroeletricidade, esses países usam o petróleo para prover energia à indústria, às demais atividades e à população. Eles precisam de alternativas para deixar de infringir o Protocolo de Kyoto, compromisso internacional para conter o efeito estufa, que ameaça o Planeta. Se a situação já era grave, está piorando, porquanto o uso de combustíveis poluentes pela China progride a alta taxa geométrica. O crescimento desse país, nos últimos 20 anos, faz dele não só a principal locomotiva da economia mundial, mas também o mais dinâmico consumidor de petróleo, de que já é o segundo maior importador. A China queima, ademais, enorme quantidade de carvão mineral.

Em consequência, desenvolvendo o emprego dos derivados das fontes renováveis, o Brasil estará habilitado a: 1) ter no petróleo item significativo de suas exportações, podendo, ao mesmo tempo, aumentar as reservas, mediante a atividade de prospecção da Petrobrás; 2) exportar derivados da biomassa em volume e valor ainda maior que os do petróleo. Com isso, intensificar-se-á grandemente o comércio exterior do Brasil com países, inclusive de porte do Japão, da China e **Alemanha. Esta última não mais constrói centrais nucleares e vem desativando as que possui.**

Na Conferência Mundial sobre Energias Renováveis, realizada em Bonn, em junho de 2004, o primeiro-ministro da Alemanha, Gerard Schröder, salientou que a dependência do petróleo faz aumentar a vulnerabilidade diante do terrorismo, tendo afirmado: **“Apostar nas energias renováveis não é populismo, mas realismo”**. O embaixador Rubens Ricupero, Secretário-Geral da UNCTAD, escreveu: *“O problema da dependência e o perigo que ela representa estamos vendo agora, com essa situação no Oriente Médio”*.

Não há dúvida, portanto, de que países de grande dimensão econômica necessitam da energia renovável para manter seus parques industriais em funcionamento, sem agravar as condições de saúde de seus povos e sem comprometer o ecossistema planetário. Em resumo, a transformação em lei do presente projeto garantirá não somente o suprimento seguro e barato das necessidades energéticas internas, mas também expansão ponderável da participação do Brasil no comércio mundial, além de maior qualidade em termos do valor agregado nas exportações do País.

## **2. Qualidade do ar e saúde pública**

O segundo grave problema das cidades é a **degradação ambiental**. Esta prejudica intensamente as condições de saúde dos brasileiros, cujas enfermidades decorrem também da queda da renda disponível. Essa queda causa deficiências alimentares e impede de custear cuidados médicos e

hospitalares, e especialmente planos de saúde e remédios, cujos preços não cessam de se elevar.

Em outra proposta, atacaremos o problema das águas contaminadas. O presente projeto, transformado em lei, garante a **reversão da degradação da qualidade do ar** registrada nos últimos 50 anos. **São Paulo**, a maior região metropolitana do país, figura entre as 10 cidades mais afetadas do Mundo pela poluição atmosférica, estando entre as três mais atingidas por poluentes críticos, ao lado da Cidade do México e Los Angeles. Como aponta a Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental (Cetesb), a atmosfera da metrópole paulistana apresenta qualidade fora de padrão durante cerca de 140 dias do ano.

Pesquisa do Laboratório de Poluição Atmosférica da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (USP) relaciona mortes e poluição: desta provém uma entre cada nove mortes de fetos na cidade de São Paulo. Nessa cidade, 40% da poluição do ar procedem dos veículos automotores, por meio da queima de hidrocarbonetos, sobretudo óleo diesel e gasolina, os quais lançam ao ar monóxido e dióxido de carbono, óxido de nitrogênio, dióxido de enxofre e chumbo. Termelétricas, usinas de gás e queima de óleo combustível agravam esse quadro.

**A emissão de gases tóxicos determina distúrbios respiratórios, alergias, lesões degenerativas no sistema nervoso e em órgãos vitais, e câncer.** Em cidades como São Paulo, ou a do México, esses distúrbios tendem a agravar-se no inverno, quando ocorre o fenômeno da inversão térmica, o qual impede a dispersão dos poluentes.

Como esclarece o Prof. Dr. György Böhm, chefe do Departamento de Patologia da Faculdade de Medicina da USP, são muitos os poluentes **causadores de inflamações**. Os mais importantes: óxidos de nitrogênio, dióxido de enxofre, hidrocarbonetos, aldeídos, material particulado e oxidantes fotoquímicos. Diz Böhm: *“As sucessivas reações inflamatórias acabam provocando infecções. Os tecidos aguda e, sobretudo, cronicamente inflamados perdem suas capacidades de defesa contra os microrganismos presentes no próprio organismo e no ar que respiramos. O equilíbrio entre o organismo e esses agentes é mantido por meio de engenhosos sistemas de proteção que garantem a saúde. Porém, quando minados por inflamações crônicas, os microrganismos instalam-se nos tecidos, proliferam e causam infecção. Assim, as faringites, rinites e bronquites, por exemplo, tornam-se inflamações infectadas. A mais temível das infecções é a pneumonia, quando as bactérias atacam os pulmões, doença grave que necessita de socorro médico...O problema da incidência de neoplasias (câncer) induzidas pela poluição atmosférica de São Paulo precisa ser vigiado porque existem vários poluentes cancerígenos”.*

A implementação do Projeto fará eliminar definitivamente fatores significativos de dano à saúde dos residentes em São Paulo e em outras cidades brasileiras, mediante a substituição dos derivados de petróleo, carvão e gás natural fóssil por energia limpa e renovável.

Com a reapresentação dessa matéria, homenageamos o idealizador do projeto o ínclito Deputado Dr. Enéas Ferreira Carneiro que na legislatura passada apresentou o PL 3960/2004 , eis porque solicitamos o apoio e o decidido empenho de nossos nobres pares desta Casa para, no mais breve prazo possível, vermos transformada nossa proposição em Lei, para o bem do Brasil e de toda a Humanidade.

Sala das Sessões, em 12 de julho de 2007.

**Dr. TALMIR**  
**Deputado Federal - PV**

## **PROJETO DE LEI N.º 2.256, DE 2007**

**(Do Sr. Henrique Fontana)**

Dispõe sobre a renovação e adaptação da frota do serviço público de transporte coletivo rodoviário de passageiros para a utilização de biocombustíveis.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-1609/2007.

**APRECIÇÃO:**  
Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece critérios para a renovação ou adequação da frota utilizada no serviço público de transporte coletivo rodoviário de passageiros, com vistas à sua gradual adaptação para utilização de biocombustíveis.

Art. 2º Todas as frotas utilizadas nos serviços públicos de transporte coletivo rodoviário de passageiros deverão possuir veículos movidos a biocombustíveis, nos seguintes percentuais:

I - 10% (dez por cento) da frota, a partir de 01 de janeiro de 2009;

II - 20% (vinte por cento) da frota, a partir de 01 de janeiro de 2010;

III - 30% (trinta por cento) da frota, a partir de 01 de janeiro de 2011;

IV - 40% (quarenta por cento) da frota, a partir de 01 de janeiro de 2012;

V - 50% (cinquenta por cento) da frota, a partir de 01 de janeiro de 2013;

VI - 60% (sessenta por cento) da frota, a partir de 01 de janeiro de 2014;

VII - 70% (setenta por cento) da frota, a partir de 01 de janeiro de 2015;

VIII - 80% (oitenta por cento) da frota, a partir de 01 de janeiro de 2016;

IX - 90% (noventa por cento) da frota, a partir de 01 de janeiro de 2017;

X - 100% (cem por cento) da frota, a partir de 01 de janeiro de 2018.

§ 1º A exigência de que trata o *caput* deverá ser cumprida pelas empresas concessionárias, permissionárias ou autorizadas para a prestação dos serviços de transporte coletivo rodoviário de passageiros em âmbito interestadual, interurbano, urbano ou metropolitano.

§ 2º Ficam dispensadas das exigências previstas neste artigo as pessoas físicas ou jurídicas que possuam frota de até 3 (três) veículos.

Art. 3º Mesmo que os veículos adaptados nos termos do art. 2º possuam sistema flexível de alimentação, também podendo ser abastecidos com combustíveis de origem fóssil, enquanto forem empregados na prestação do serviço público de transporte coletivo rodoviário de passageiros ficam obrigados a utilizar unicamente o biocombustível.

Parágrafo único. A utilização do biocombustível poderá ser dispensada pelo órgão ou autoridade do poder público concedente, em decisão devidamente fundamentada, desde que não haja disponibilidade do combustível na localidade de prestação do serviço.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

### **JUSTIFICAÇÃO**

Os biocombustíveis são, conforme definição legal, expressa na Lei nº 11.097, de 13 de janeiro de 2005, combustíveis derivados de biomassa renovável, para uso em motores a combustão interna, que podem substituir parcial ou totalmente combustíveis de origem fóssil.

Para utilização nos veículos do transporte coletivo rodoviário de passageiros, majoritariamente ônibus e microônibus, o biodiesel representa o biocombustível mais adequado, em função dos padrões de motorização atualmente existentes, e mais economicamente viável para esse tipo de frota.

No que se refere às vantagens ambientais, o biodiesel, quando comparado ao óleo diesel derivado de petróleo, pode reduzir em 78% as emissões de gás carbônico, considerando-se a reabsorção pelas plantas. Além disso, reduz em 90% as emissões de fumaça e, praticamente, elimina as emissões de óxido de enxofre.

Diante dessas vantagens, cabe destacar que a Constituição Federal, em seu art. 225, assim determina:

*“Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia*

*qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.” (Grifo nosso)*

Nesse contexto, entendemos ser de nossa obrigação propor um projeto de lei que tenha por objetivo inserir efetivamente o uso dos biocombustíveis no âmbito dos veículos prestadores dos serviços públicos de transporte coletivo, em todas as esferas de prestação desses serviços.

É importante lembrar que, mesmo sendo os Estados e os Municípios, respectivamente, os responsáveis pela prestação e organização dos serviços de transporte intermunicipal e urbano, a própria Carta Magna, em seu art. 22, inciso XI, estabelece que compete à União legislar privativamente sobre trânsito e transporte. Assim sendo, procuramos, no presente projeto de lei, estabelecer as diretrizes gerais para adequação dos serviços, sem, no entanto, ferir a competência dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios na sua organização e prestação.

Na elaboração da proposta, tomamos o cuidado de estabelecer um prazo para que tenha início a exigência de veículos movidos integralmente a biocombustíveis, além de determinar a renovação ou adaptação gradual para o restante da frota.

Quanto ao prazo inicial, é importante ressaltar que esse período é necessário para que as indústrias de motores e de sistemas de injeção de combustível possam adaptar-se adequadamente às novas exigências para seus produtos e, ainda mais relevante, para que o biodiesel produzido no Brasil possa ser adequadamente padronizado e certificado, de forma a permitir o seu uso sem necessidade de misturas.

Adicionalmente, tomamos o cuidado de estabelecer uma exceção à regra para os possuidores de até três veículos, de forma a não inviabilizar a prestação do serviços por pequenos empresários ou empreendedores individuais, especialmente em localidades de porte mais modesto.

Por fim, de forma a tornar a proposta realmente efetiva, estabelecemos não apenas a obrigatoriedade de adaptação dos veículos, mas, também, de uso do biocombustível. Nesse caso, tal utilização poderá ser dispensada pelo órgão ou autoridade do poder público concedente, em decisão devidamente

fundamentada, desde que não haja disponibilidade do combustível na localidade de prestação do serviço.

Por todo o exposto e por entendermos que o Estado deve atuar para garantir o bem comum, preservando o meio ambiente e a capacidade de planejar o futuro do país, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 18 de outubro de 2007.

Deputado HENRIQUE FONTANA

|                                                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA<br/>COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b></p> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|

**CONSTITUIÇÃO  
DA  
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL  
1988**

.....

**TÍTULO III  
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO**

.....

**CAPÍTULO II  
DA UNIÃO**

.....

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

- I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;
- II - desapropriação;
- III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;
- IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;
- V - serviço postal;
- VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;
- VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;
- VIII - comércio exterior e interestadual;
- IX - diretrizes da política nacional de transportes;
- X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;

- XI - trânsito e transporte;
- XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;
- XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;
- XIV - populações indígenas;
- XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;
- XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício

de profissões;

XVII - organização judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública do Distrito Federal e dos Territórios, bem como organização administrativa destes;

XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;

XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;

XX - sistemas de consórcios e sorteios;

XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;

XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;

XXIII - seguridade social;

XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;

XXV - registros públicos;

XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;

XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III;

*\* Inciso XXVII com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 04/06/1998.*

XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;

XXIX - propaganda comercial.

Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;

II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;

III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;

IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;

V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação e à ciência;

VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;

VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;

VIII - fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;



IX - promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;

X - combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;

XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;

XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

Parágrafo único. Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional.

*\* Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 19/12/2006.*

## TÍTULO VIII DA ORDEM SOCIAL

### CAPÍTULO VI DO MEIO AMBIENTE

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 1º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

I - preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais e prover o manejo ecológico das espécies e ecossistemas;

II - preservar a diversidade e a integridade do patrimônio genético do País e fiscalizar as entidades dedicadas à pesquisa e manipulação de material genético;

III - definir, em todas as unidades da Federação, espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a alteração e a supressão permitidas somente através de lei, vedada qualquer utilização que comprometa a integridade dos atributos que justifiquem sua proteção;

IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade;

V - controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente;

VI - promover a educação ambiental em todos os níveis de ensino e a conscientização pública para a preservação do meio ambiente;

VII - proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade.

§ 2º Aquele que explorar recursos minerais fica obrigado a recuperar o meio ambiente degradado, de acordo com solução técnica exigida pelo órgão público competente, na forma da lei.

§ 3º As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

§ 4º A Floresta Amazônica brasileira, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, o Pantanal Mato-Grossense e a Zona Costeira são patrimônio nacional, e sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais.

§ 5º São indisponíveis as terras devolutas ou arrecadadas pelos Estados, por ações discriminatórias, necessárias à proteção dos ecossistemas naturais.

§ 6º As usinas que operem com reator nuclear deverão ter sua localização definida em lei federal, sem o que não poderão ser instaladas.

## CAPÍTULO VII DA FAMÍLIA, DA CRIANÇA, DO ADOLESCENTE E DO IDOSO

Art. 226. A família, base da sociedade, tem especial proteção do Estado.

§ 1º O casamento é civil e gratuita a celebração.

§ 2º O casamento religioso tem efeito civil, nos termos da lei.

§ 3º Para efeito da proteção do Estado, é reconhecida a união estável entre o homem e a mulher como entidade familiar, devendo a lei facilitar sua conversão em casamento.

§ 4º Entende-se, também, como entidade familiar a comunidade formada por qualquer dos pais e seus descendentes.

§ 5º Os direitos e deveres referentes à sociedade conjugal são exercidos igualmente pelo homem e pela mulher.

§ 6º O casamento civil pode ser dissolvido pelo divórcio, após prévia separação judicial por mais de um ano nos casos expressos em lei, ou comprovada separação de fato por mais de dois anos.

§ 7º Fundado nos princípios da dignidade da pessoa humana e da paternidade responsável, o planejamento familiar é livre decisão do casal, competindo ao Estado propiciar recursos educacionais e científicos para o exercício desse direito, vedada qualquer forma coercitiva por parte de instituições oficiais ou privadas.

§ 8º O Estado assegurará a assistência à família na pessoa de cada um dos que a integram, criando mecanismos para coibir a violência no âmbito de suas relações.

.....  
.....

## LEI Nº 11.097, DE 13 DE JANEIRO DE 2005

Dispõe sobre a introdução do biodiesel na matriz energética brasileira; altera as Leis nos 9.478, de 6 de agosto de 1997, 9.847, de 26 de outubro de 1999 e 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O art. 1º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passa a vigorar acrescido do inciso XII, com a seguinte redação:

"Art. 1º .....

.....

XII - incrementar, em bases econômicas, sociais e ambientais, a participação dos biocombustíveis na matriz energética nacional." (NR)

Art. 2º Fica introduzido o biodiesel na matriz energética brasileira, sendo fixado em 5% (cinco por cento), em volume, o percentual mínimo obrigatório de adição de biodiesel ao óleo diesel comercializado ao consumidor final, em qualquer parte do território nacional.

§ 1º O prazo para aplicação do disposto no caput deste artigo é de 8 (oito) anos após a publicação desta Lei, sendo de 3 (três) anos o período, após essa publicação, para se utilizar um percentual mínimo obrigatório intermediário de 2% (dois por cento), em volume. (Regulamento)

§2º Os prazos para atendimento do percentual mínimo obrigatório de que trata este artigo podem ser reduzidos em razão de resolução do Conselho Nacional de Política Energética - CNPE, observados os seguintes critérios:

I - a disponibilidade de oferta de matéria-prima e a capacidade industrial para produção de biodiesel;

II - a participação da agricultura familiar na oferta de matérias-primas;

III - a redução das desigualdades regionais;

IV - o desempenho dos motores com a utilização do combustível;

V - as políticas industriais e de inovação tecnológica.

§ 3º Caberá à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP definir os limites de variação admissíveis para efeito de medição e aferição dos percentuais de que trata este artigo.

§ 4º O biodiesel necessário ao atendimento dos percentuais mencionados no caput deste artigo terá que ser processado, preferencialmente, a partir de matérias-primas produzidas por agricultor familiar, inclusive as resultantes de atividade extrativista.

\* § 4º acrescido pela Lei nº 11.116, de 18/05/2005.

.....  
.....

## PROJETO DE LEI N.º 3.182, DE 2008

(Do Sr. Marcio Junqueira)

Torna obrigatório, no prazo de vinte anos, o uso de biodiesel como principal fonte energética na Amazônia Legal e dá outras providências.

**DESPACHO:**

APENSE-SE À(AO) PL-1609/2007.

**APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Decorridos vinte anos da entrada em vigor desta lei, deverá o biodiesel representar, no mínimo, sessenta por cento do combustível a ser utilizado como fonte energética na Amazônia Legal, tanto para produção de energia elétrica em usinas termelétricas, quanto para a alimentação de motores veiculares de meios de transporte aquaviário, ferroviário e rodoviário.

Parágrafo único. Os infratores desta lei sujeitar-se-ão às penalidades previstas nas leis nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, sem prejuízo da aplicação de outras sanções administrativas e penais cabíveis.

Art. 2º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

**JUSTIFICAÇÃO**

Nos dias atuais, já não existe mais dúvida quanto aos nefastos efeitos da ação humana na modificação climática do planeta. Os abusos cometidos pelo homem, na busca de um desenvolvimento econômico despreocupado com a proteção ambiental, e a excessiva dependência dos combustíveis fósseis fizeram com que o aquecimento global rapidamente se tornasse uma terrível realidade, que hoje nos ameaça a todos e, em pouco tempo, pode tornar a vida humana impraticável em toda a Terra.

Infelizmente para nós, uma das regiões que podem sofrer as mais drásticas e devastadoras mudanças é justamente a Amazônia, até agora tão decantada como paraíso da vida selvagem e maior santuário da biodiversidade em todo o planeta.

Não podemos, portanto, ficar impassíveis ante tamanha ameaça. Cumpre-nos agir em defesa de nossa natureza e, por consequência, da preservação da qualidade de vida para a nossa e para as futuras gerações. Por isso, apresentamos a presente proposição, instituindo o biodiesel como principal fonte

energética a ser usada em toda a Amazônia Legal, como forma de estímulo ao incremento do uso de combustíveis de fonte renovável em nosso país.

Além disso, a produção e o uso extensivo de biodiesel na Amazônia servirão para criar novas oportunidades de trabalho na região, ajudando a fixar o homem ao campo, a criar novas fontes de renda para a população e a diminuir as imensas desigualdades que ainda hoje existem entre os amazônidas e os habitantes das porções meridionais do Brasil.

Por todas essas razões, vimos solicitar o firme e decisivo apoio de todos os nossos pares desta Casa para a rápida transformação de nossa proposição em Lei.

Sala das Sessões, em 18 de abril de 2008.

**Deputado MÁRCIO JUNQUEIRA**

|                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p align="center"><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA<br/>COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b></p> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**LEI Nº 9.605, DE 12 DE FEVEREIRO DE 1998**

Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I  
DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º (VETADO)

Art. 2º Quem, de qualquer forma, concorre para a prática dos crimes previstos nesta Lei, incide nas penas a estes cominadas, na medida da sua culpabilidade, bem como o diretor, o administrador, o membro de conselho e de órgão técnico, o auditor, o gerente, o preposto ou mandatário de pessoa jurídica, que, sabendo da conduta criminosa de outrem, deixar de impedir a sua prática, quando podia agir para evitá-la.

.....  
.....

**LEI Nº 9.847, DE 26 DE OUTUBRO DE 1999**

Dispõe sobre a fiscalização das atividades relativas ao abastecimento nacional de combustíveis, de que trata a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, estabelece sanções administrativas e dá outras providências.

Faço saber que o PRESIDENTE DA REPÚBLICA adotou a Medida Provisória nº 1.883-17, de 1999, que o CONGRESSO NACIONAL aprovou, e eu, ANTÔNIO CARLOS MAGALHÃES, PRESIDENTE, para os efeitos do disposto no parágrafo único do art. 62 da Constituição Federal, promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º A fiscalização das atividades relativas à indústria do petróleo e ao abastecimento nacional de combustíveis, bem como do adequado funcionamento do Sistema Nacional de Estoques de Combustíveis e do cumprimento do Plano Anual de Estoques Estratégicos de Combustíveis, de que trata a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, será realizada pela Agência Nacional do Petróleo - ANP ou, mediante convênios por ela celebrados, por órgãos da Administração Pública direta e indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 1º O abastecimento nacional de combustíveis é considerado de utilidade pública e abrange as seguintes atividades:

*\* § 1º, caput, com redação dada pela Lei nº 11.097, de 13/01/2005.*

I - produção, importação, exportação, refino, beneficiamento, tratamento, processamento, transporte, transferência, armazenagem, estocagem, distribuição, revenda, comercialização, avaliação de conformidade e certificação do petróleo, gás natural e seus derivados;

*\* Inciso I com redação dada pela Lei nº 11.097, de 13/01/2005.*

II - produção, importação, exportação, armazenagem, estocagem, distribuição, revenda, comercialização, avaliação de conformidade e certificação do biodiesel;

*\* Inciso II com redação dada pela Lei nº 11.097, de 13/01/2005.*

III - comercialização, distribuição, revenda e controle de qualidade de álcool etílico combustível.

*\* Inciso III com redação dada pela Lei nº 11.097, de 13/01/2005.*

§ 2º A fiscalização abrange, também, a construção e operação de instalações e equipamentos relativos ao exercício das atividades referidas no parágrafo anterior.

Art. 2º Os infratores das disposições desta Lei e demais normas pertinentes ao exercício de atividades relativas à indústria do petróleo, ao abastecimento nacional de combustíveis, ao Sistema Nacional de Estoques de Combustíveis e ao Plano Anual de Estoques Estratégicos de Combustíveis ficarão sujeitos às seguintes sanções administrativas, sem prejuízo das de natureza civil e penal cabíveis:

I - multa;

II - apreensão de bens e produtos;

III - perdimento de produtos apreendidos;

IV - cancelamento do registro do produto junto à ANP;

V - suspensão de fornecimento de produtos;

VI - suspensão temporária, total ou parcial, de funcionamento de estabelecimento ou instalação;

VII - cancelamento de registro de estabelecimento ou instalação;

VIII - revogação de autorização para o exercício de atividade.

Parágrafo único. As sanções previstas nesta Lei poderão ser aplicadas cumulativamente.

## **COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO**

### **I - RELATÓRIO**

O Projeto de Lei nº1.609, de 2007, de autoria do Deputado Dr. Talmir, busca substituir os combustíveis derivados de petróleo, nos usos em caldeiras e outros equipamentos industriais, na geração de energia elétrica, em motores de veículos de transporte e na fabricação de lubrificantes, por combustíveis derivados de fontes da biomassa.

A implementação do Projeto, por meio do artigo 2º, pretende acrescentar as fontes alternativas num prazo de quarenta por cento, no prazo de dois anos, e cem por cento, no prazo de cinco anos.

O presente projeto de lei, em seu artigo 3º, obriga à indústria automotriz em operação no país a produzir veículos movidos a derivados de biomassa, obedecendo a vinte por cento a cada ano.

O parágrafo 1º do artigo acima citado condiciona as empresas exploradoras de serviços de táxi, ônibus, caminhões e outros meios de transporte a converter o motor no prazo de quatro anos, nas regiões metropolitanas, e cinco anos, nos demais casos.

Este mesmo artigo 3º obriga, no prazo de dois anos, os concessionários de transportes interestaduais e internacionais, a partir da publicação desta lei.

Além disso, os artigos 4º e 5º também incluem prazo para as locomotivas, embarcações fluviais e de cabotagem e aeronaves a substituírem os derivados de petróleo por biomassa.

O artigo 6º autoriza a operação das usinas térmicas, por meio de licença de instalação, desde que seja operado por combustíveis alimentados por combustíveis de biomassa.

E o artigo 8º cria multas pelo descumprimento nesta lei, impondo limites de emissão de poluentes e ruídos, que estão em desacordo com a legislação ambiental.

O Projeto de Lei do nobre Deputado Dr. Talmir, em seus artigos 9º, 10º e 11 concede incentivos do tesouro nacional, e do banco de fomento de crédito, para investimento nos programas de substituição de derivados de petróleo por biomassa, bem como, incentivos a pesquisa.

Estão apensados ao PL 1609/07, o Projeto de Lei nº 2.256 de 2007, de autoria do Deputado Henrique Fontana e o Projeto de Lei nº 3.182 de 2008, do Deputado Márcio Junqueira.

O Projeto de Lei do Deputado Henrique Fontana dispõe sobre a renovação e adaptação da frota do serviço público de transporte coletivo rodoviário de passageiros, para a utilização de biocombustíveis.

O artigo 2º do PL 2256/2007 cria percentuais e prazos para que os veículos do transporte coletivo sejam adaptados para veículos movidos a biocombustíveis, desde 10% (dez por cento) da frota, em janeiro de 2009, até 100% (cem por cento) da frota, em janeiro de 2018.

O PL 3182/08 obriga, no prazo de vinte anos, o uso do biodiesel como principal fonte energética na Amazônia legal, tanto para a produção de energia elétrica em usinas térmicas, quanto para a alimentação de motores veiculares de transporte aquaviário, ferroviário e rodoviário.

E em seu parágrafo único, sujeita os infratores às penalidades previstas nas Leis nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 e nº 9.847, de 26 de outubro de 1999.

Ou seja, os três projetos tratam do incentivo ao uso de energia



alternativa ao combustível derivado do petróleo.

## **II – VOTO DO RELATOR**

Consideramos oportuna a proposta, face à extrema necessidade de substituir e incentivar o uso dos combustíveis renováveis e limpos.

O petróleo causa uma poluição crônica de freqüentes derramamentos, significativas emissões e de contínuas descargas de processos de efluentes contaminados.

Além disso, a queima de combustíveis fósseis (carvão, óleo e gás por exemplo) emite toneladas de carbono. Entre seus poluentes estão o material particulado ou mais conhecido como fuligem, o dióxido de carbono (efeito estufa), o monóxido de carbono, os óxidos de enxofre e nitrogênio (chuva ácida), os hidrocarbonetos e outros. A poluição é diretamente ligada ao tipo de combustível. Por exemplo: a gasolina e o óleo diesel, tirados do petróleo são mais poluentes que o álcool extraído da fermentação do melaço de cana-de-açúcar.

O etanol é um combustível de queima limpa, derivado de fontes naturais e renováveis. É uma alternativa altamente viável que resolve dois grandes problemas ambientais.

Este combustível surge como uma alternativa mundial à dependência do petróleo e de seus derivados. É um novo mercado com perspectiva da redução de poluentes, além de favorecer o ramo da agroindústria, com efeito multiplicador em vários segmentos da economia e geração de empregos e renda.

A escassez de combustíveis fósseis, já anunciada para as próximas décadas e seus efeitos poluidores ao meio ambiente, têm levado pesquisadores e a comunidade científica a buscar por novas opções energéticas.

O PL 1609 de 2007 se baseia no fato dos biocombustíveis serem combustíveis renováveis, com emissões que reduzem o efeito estufa, compreendendo na atualidade o Etanol e o Biodiesel. Assim, o PL deveria ter como

característica o incentivo aos biocombustíveis em geral e não ao Etanol, em detrimento ao biodiesel, como está no Projeto de Lei.

O país já tem uma rota nos combustíveis renováveis, qual seja o emprego do Etanol nos veículos de passeio com ciclo Otto e o emprego do biodiesel, nos transportes pesados, com ciclo diesel.

Querer empregar o Etanol no transporte pesado, provavelmente significará investimentos maiores no novo tipo de motorização e maiores custos operacionais no transporte coletivo, onerando em demasia o transporte de massa, normalmente utilizado pelas classes menos favorecidas.

Ainda do ponto de vista técnico, como as características de combustão e ignição de combustíveis, como diesel e etanol, são muito distintas, a mistura desses combustíveis não apresenta benefícios. Assim, não há motivação que justifique a conversão da frota do serviço público de transporte coletivo, que emprega motores ciclo diesel, para o uso flexível com álcool.

Entretanto, há outros biocombustíveis que apresentam características adequadas ao uso em motores ciclo diesel como, por exemplo, o biodiesel e o diesel renovável (obtido por hidrotratamento de óleo vegetal, também denominado por H-Bio).

A mistura desses biocombustíveis ao diesel, em pequenos percentuais não requer qualquer adaptação nos motores, é o que já está contemplado na Lei nº 11.097 de 13 de janeiro de 2005, que estabelece a mistura de 5 % até 2013, o que além de criar uma meta factível, ainda proporciona tempo para a adequada condução dos testes requeridos.

Finalmente, no recente evento “Conferência Internacional de Biocombustíveis”, em novembro de 2008, patrocinado pelo MRE, em São Paulo, a ANFAVEA informou que está testando motores com mais de 5 % de biodiesel, aparentemente com bons resultados. Portanto o aumento dos biocombustíveis no transporte pesado deverá seguir a rota de maiores teores de biodiesel no diesel, a

partir de novas melhorias de processos e avanços tecnológicos, bem como a otimização e melhoria da eficiência energética destes equipamentos.

Portanto, somos contrários a aplicação neste momento, da substituição nos ônibus e caminhões.

Em referência ao uso de energia limpa para gerar termelétricas, caldeiras, embarcações, locomotivas e aviões será uma realidade, mas ainda não podemos contemplar em lei, pois a tecnologia e os investimentos em pesquisa e desenvolvimento são reduzidos, mas acredito que em um futuro próximo poderemos gerar por meio da biomassa todos os tipos de motores.

Após diversas discussões com representantes do Ministério de Minas e Energia, Ministério da Agricultura e Pecuária, Ministério de Ciência e Tecnologia, Petrobrás S/A, Petrobrás Biocombustíveis, Única (União da Indústria de Cana de Açúcar), e o setor privado.

Diante do exposto, somos pela aprovação do Projeto de Lei 1609/07 e dos Projetos de Lei n.º 2.256/07 e 3.182/08, com substitutivo.

Deputado **JILMAR TATTO**  
Relator

**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI N 1.609, DE 2007**  
(Apensados Projetos de Lei n.ºs 2.256/2007; 3.182/2008)

Dispõe sobre a substituição gradativa, em todo o território nacional, de combustíveis derivados de petróleo por outros produzidos a partir da biomassa, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece critérios para o uso dos biocombustíveis,

vetor do desenvolvimento sustentável.

Art. 2º As motocicletas produzidas no Brasil, deverão possuir sistema flexível movidos a biocombustível e outro combustível, a partir de 2013, visando a eficiência da combustão, bem como de mitigação de emissões veiculares, tendo de atender os limites de performance e poluição que serão estabelecidos em regulamentação complementar do executivo.

Art. 3º Fica autorizado o Poder Executivo a criar Departamento Nacional de Coordenação das Pesquisas aos Biocombustíveis, ligada ao Ministério da Ciência e Tecnologia - MCT, que incluirá representantes da iniciativa privada, governo e academia, com o objetivo de fomentar o uso de biocombustíveis, de estabelecer intercâmbio com instituições internacionais e de articular recursos destinados a pesquisa neste setor, e que terá metas e planos de médio e longo prazo para as pesquisas neste setor.

*Parágrafo único* - O Departamento Nacional de Coordenação das Pesquisas aos Biocombustíveis – DENABIO, citado no parágrafo anterior, deverá buscar recursos para aplicação em pesquisas relacionadas a produção de biocombustíveis, incluindo mas não somente, parcelas dos orçamentos aprovados para outros órgão governamentais envolvidos nas áreas de pesquisa e desenvolvimento, como por exemplo, a EMBRAPA.

Art. 4º - Fica autorizado o Poder Executivo a criar o Programa Biocombustível do Futuro (PBF), coordenado pelo DENABIO, no qual se pesquisarão alternativas de obtenção de biocombustíveis e que deverá contar com convênios, entre empresas públicas e privadas, bem como instituições internacionais, como forma de obter recursos financeiros adicionais para aplicação nas pesquisas citadas anteriormente.

§ 1º – O Programa Biocombustível do Futuro (PBF), cujo objetivo é o desenvolvimento de novas cadeias de suprimento e produção de Biocombustíveis, será mantido com recursos obtidos

pelo Departamento Nacional de Coordenação das Pesquisas aos Biocombustíveis.

§ 2º Os recursos do Programa Biocombustível do Futuro (PBF), também poderão ser utilizados para o desenvolvimento de maquinário que permite a expansão da fronteira mecanizável.

Art. 5º - Fica criado o "Protocolo Agroambiental", que proíbe a queima das lavouras de cana-de-açúcar e obriga o adequado manejo do solo e dos recursos hídricos a partir de 2020, com o objetivo de resguardar e recuperar a saúde e qualidade de vida da população à margem das plantações canavieiras.

§ 1º - Somente serão aprovados novos projetos agro-industriais na área sucro-alcooleira àqueles que não incluam queimadas de lavouras de qualquer espécie e intensidade, em qualquer fase de sua operação.

§ 2º - As empresas sucro-alcooleiras, que têm sua licença de funcionamento, deverão reduzir gradualmente a prática da queima de acordo com critérios e regulamentos definidos pelo Poder Executivo.

§ 3º - As áreas degradadas pela queima deverão estar plenamente recuperadas a partir de 2020.

§ 4º - A obtenção de licenças para novas áreas produtivas estarão condicionadas à apresentação pelo investidor ou produtor, dos procedimentos que serão adotados pelo empreendimento, para o correto manejo do solo, e dos recursos hídricos.

§ 5º - Os critérios e índices de manejo do solo e consumo de recursos hídricos deverão estar de acordo com os padrões internacionais de sustentabilidade e deverão apresentar melhorias constantes.

§ 6º - A inobservância do disposto no §2º do art. 5º, desta lei, sujeitará as empresas sucroalcooleira às seguintes penalidades, a partir da publicação da lei:

I - multa de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) por hectare queimado, atualizável monetariamente pelo IPCA - índice de preços ao consumidor, ou por outro indexador que vier a substituí-lo ou modificá-lo por força de lei, aplicado no primeiro mês;

II - multa em dobro do valor previsto no item I, em caso de reincidência, aplicada mensalmente e a cassação de sua licença de funcionamento.

Art. 6º - Com o objetivo de divulgar os padrões e práticas brasileiras nos biocombustíveis, autoriza o Poder Executivo a realizar eventos internacionais no Brasil e no exterior, de forma a consolidar a liderança tecnológica brasileira e a incentivar as empresas nacionais a exportar equipamentos destinados à produção e movimentação de biocombustíveis, bem como a divulgação dos projetos logísticos brasileiros no país e no exterior.

Art. 7º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Sala das Comissões, em 11 de dezembro de 2008.

Deputado **JILMAR TATTO**  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 1.609/2007, o PL 2.256/2007 e o PL 3.182/2008, apensados, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Jilmar Tatto.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Jilmar Tatto - Presidente, João Maia, Renato Molling e José Guimarães  
- Vice-Presidentes, Dr. Ubiali, Edson Ezequiel, Fernando de Fabinho, Jurandil

Juarez, Laurez Moreira, Lúcio Vale, Miguel Corrêa, Miguel Martini, Nelson Goetten, Osório Adriano, Guilherme Campos, Vanderlei Macris e Vicentinho Alves.

Sala da Comissão, em 17 de dezembro de 2008.

Deputado JILMAR TATTO  
Presidente

## **COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL**

### **I - RELATÓRIO**

Coube-nos a análise do Projeto de Lei nº 1.609, de 2007, que propõe a substituição dos combustíveis derivados de petróleo por combustíveis derivados de biomassa. Essa substituição, de acordo com o projeto, refere-se ao uso desses combustíveis “em caldeiras e outros equipamentos industriais, na geração de energia elétrica, em motores de veículos de transporte e na fabricação de lubrificantes”, que devem passar a utilizar etanol, combustíveis derivados de óleos vegetais, bagaço de cana, biogás ou outros derivados de biomassa. É fixado o prazo de dois anos para que ocorra 40% da substituição e de cinco anos 100% da substituição.

As montadoras de veículos automotores devem substituir sua produção de veículos movidos a combustível derivado de petróleo por veículos movidos a combustíveis derivados de biomassa, de acordo com a proposição. Não será concedida licença aos veículos fabricados anteriormente à vigência da lei que não forem adaptados para combustíveis derivados da biomassa, no prazo de quatro anos.

Também os veículos utilizados no transporte de passageiros e de carga devem ser movidos a combustíveis derivados de biomassa, no prazo de quatro anos nas regiões metropolitanas e de cinco anos no restante do País. Da mesma forma, conforme o PL 1.609/2007, as embarcações que trafeguem em águas jurisdicionais brasileiras, assim como as locomotivas em operação na malha ferroviária nacional, devem ser alimentadas com combustíveis de biomassa. Para as aeronaves, a substituição não é obrigatória apenas se o combustível for a querosene de aviação e para aquelas que operem linhas internacionais.

O PL 1.609/2007 determina que somente serão concedidas

licenças de instalação e operação para usinas termelétricas alimentadas por combustíveis provenientes de biomassa, fixando o prazo de cinco anos, a partir da publicação da lei que se originar do projeto, para a adaptação das usinas em operação com combustíveis fósseis. Devem ainda passar a utilizar combustíveis derivados de biomassa as indústrias ou prestadoras de serviço que usem óleo combustível, gás ou outro combustível fóssil.

Por fim, a proposição estabelece multas pelo descumprimento das obrigações impostas e prevê que: os investimentos necessários à consecução da lei serão provenientes do Tesouro Nacional; os financiamentos concedidos terão prazo de carência e amortização de acordo com a capacidade econômica dos empreendimentos financiados; a Administração federal, suas agências e empresas promoverão a realização de projetos agrários e industriais destinados ao cumprimento dos objetivos estabelecidos no projeto; e as iniciativas empresariais voltadas aos propósitos do projeto farão jus a incentivos fiscais e creditícios.

À proposição principal foram apensados: o PL 2.256/2007, do Deputado Henrique Fontana, e o PL 3.182/2008, do Deputado Márcio Junqueira. O PL 2.256/2007 prevê que as frotas utilizadas nos serviços públicos de transporte coletivo rodoviário de passageiros sejam formadas por movidos a biocombustíveis, estabelecendo percentuais que variam de 10% da frota em 2009 até 100% da frota em 2018. Essa exigência deve ser cumprida pelas empresas concessionárias, permissionárias ou autorizadas para a prestação dos serviços de transporte coletivo rodoviário de passageiros em âmbito interestadual, interurbano, urbano ou metropolitano.

Já o PL 3.182/2008 estabelece que, após vinte anos da entrada em vigor da lei que dele se originar, o biodiesel deve representar no mínimo 60% do combustível a ser utilizado como fonte energética na Amazônia Legal, tanto para a produção de energia, quanto para uso nos motores de veículos utilizados no transporte rodoviário, aquaviário ou ferroviário.

O PL 1.609/2007 e seus apensos foram distribuídos às Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio; Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável; Minas e Energia; Finanças e Tributação e Constituição e Justiça e de Cidadania, para apreciação conclusiva, em regime de tramitação ordinária. Na primeira dessas Comissões, foram aprovados na forma de



um substitutivo. Nesta Comissão, a matéria foi examinada anteriormente pelo ilustre Deputado Anselmo de Jesus, cujo parecer adotamos na íntegra.

No prazo regimental, não houve a apresentação de emendas aos projetos de lei em análise.

É o Relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

As evidências da mudança do clima estão fortemente demonstradas no 4º Relatório de Avaliação do Painel Intergovernamental sobre Mudança do Clima (IPCC), divulgado em 2007. Conforme o documento, o aquecimento global é inequívoco e, com probabilidade maior que 90%, o aumento verificado na temperatura média da superfície terrestre desde a Revolução Industrial é decorrente do aumento nas concentrações de gases de efeito estufa, entre os quais destacam-se dióxido de carbono, metano e óxido nitroso.

Por outro lado, em termos mundiais, a maior parte das emissões de gases de efeito estufa é proveniente do setor de energia, aí incluído o transporte. No Brasil, a situação é diversa, uma vez que nossa matriz energética tem forte componente de energia renovável. Em 2007, segundo o Balanço Energético Nacional, 45,8% da oferta interna de energia foi de energia renovável, enquanto a média mundial é de 12% e, nos países da OECD, 6%. Não obstante, o País vem fazendo grande esforço para ampliar ainda mais o uso de energias alternativas. Um exemplo é o Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia Elétrica – Proinfa, que tem o objetivo de aumentar a participação da energia elétrica produzida por empreendimentos de produtores independentes autônomos, concebidos com base em fontes eólica, pequenas centrais hidrelétricas e biomassa.

Um dos nossos problemas ocorre justamente na área de transporte, em que prevalece o modal rodoviário. O diesel, por exemplo, participa com mais de 40% do consumo nacional de derivados do petróleo. Dois programas extremamente relevantes estão sendo desenvolvidos e aprimorados para tornar o transporte ambientalmente adequado. Um deles refere-se ao uso do álcool combustível nos veículos automotores, com o expressivo aumento da frota dos chamados veículos *flex*. Para atender a essa demanda, está prevista a expansão da produção de etanol, com investimentos da ordem de US\$ 33 bilhões em 80 novas

unidades produtivas, no período 2008-2012, de acordo com o Plano Nacional de Mudança do Clima.

O segundo programa nessa linha é o do Biodiesel, criado por meio da Lei nº 11.097, de 13 de janeiro de 2005, e que originalmente previa adição obrigatória, ao diesel, de percentual mínimo de 2% de biodiesel a partir de 2008 e de 5% a partir de 2013. Dado o grande sucesso do Programa do Biodiesel, essas metas foram antecipadas: a partir de 1º de julho de 2009, o percentual mínimo obrigatório de adição de biodiesel ao óleo diesel passou para 4% e, a partir de 1º de janeiro de 2010, para 5%.

Os programas citados contêm metas realistas e compatíveis com a sustentabilidade ambiental. Já os projetos de lei em análise demandam alteração radical da estrutura de produção de combustíveis a partir de biomassa, inviável não apenas sob os aspectos financeiro e econômico, mas também ambiental, uma vez a ampliação da área plantada para atender a essa demanda de biomassa, caso tecnicamente factível, certamente levaria à rápida devastação de enormes áreas hoje preservadas.

Por fim, ainda que os biocombustíveis sejam vantajosos quando se trata de emissão de gases de efeito estufa, uma vez que o gás carbônico eliminado na combustão teria sido absorvido pela planta por meio da fotossíntese, o mesmo não se pode dizer quanto à poluição atmosférica. Muitos veículos movidos a etanol são mais poluentes que os equivalentes a gasolina. As alternativas para a adequação ambiental do transporte não devem ficar restritas à mudança do combustível, mas contemplar um leque muito maior de opções, como a ampliação da oferta e melhoria do transporte público, os modais ferroviário e hidroviário, o planejamento urbano e a concepção viária, entre outros aspectos.

Assim, no que compete a esta Comissão analisar, nosso voto é pela rejeição do PL 1.609/2007 e seus apensos, o PL 2.256/2007 e o PL 3.182/2008.

Sala da Comissão, em 10 de agosto de 2011.

**Deputado MÁRCIO BITTAR**

Relator

### **III – PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 1.609/2007, e os Projetos de Lei nºs 2256/2007 e 3182/2008, apensados, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Marcio Bittar.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Giovani Cherini - Presidente, Oziel Oliveira, Claudio Cajado e Penna - Vice-Presidentes, Nelson Marchezan Junior, Rebecca Garcia, Ricardo Tripoli, Sarney Filho, Toninho Pinheiro, Valdir Colatto, Zé Geraldo, Fernando Ferro, Homero Pereira e Lauriete.

Sala da Comissão, em 7 de dezembro de 2011.

Deputado GIOVANI CHERINI  
Presidente

### **COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA**

#### **I - RELATÓRIO**

Em atendimento ao despacho da Presidência desta Comissão, bem como dispõe o art. 52, III, § 1º, vimos apresentar Parecer ao Projeto de Lei número 1.609, de 2007 e seus demais apensos, projeto este sujeito à apreciação do Plenário, sob o regime de tramitação ordinária.

O projeto epigrafado tem por objetivo a substituição total do uso de combustíveis fósseis, em todo o território nacional, no prazo de até cinco anos, a partir da promulgação da lei.

Segundo a proposição, todos os motores de veículos de transporte, caldeiras e outros equipamentos industriais, inclusive os utilizados para a produção de energia elétrica, além dos processos industriais de produção de lubrificantes deverão substituir totalmente os combustíveis de origem fóssil por etanol, biodiesel, biogás, outros combustíveis derivados de óleos vegetais, ou por outras fontes provenientes da biomassa.

Além disso, os veículos produzidos anteriormente à vigência da lei deverão, no prazo de quatro anos, a contar da promulgação do texto legal, sofrer adaptações para o consumo de combustíveis derivados da biomassa, sob pena de não mais obterem licenciamento para uso.

As multas aplicáveis aos veículos que estejam em desacordo

com as exigências da lei, sem prejuízo da aplicação de outras sanções penais e administrativas cabíveis, poderão variar, conforme classificação contida em regulamentação a ser expedida pelo Poder Executivo, entre um e meio e três por cento do valor venal dos veículos, sendo cobradas em dobro, no caso da primeira reincidência, podendo chegar, no caso da segunda reincidência, à apreensão do veículo.

Também as usinas termelétricas abastecidas por combustíveis fósseis, em operação anteriormente à vigência da lei, terão o prazo de cinco anos para sua adaptação ao uso de combustíveis provenientes de fontes da biomassa.

As únicas exceções previstas para o uso de combustíveis de origem fóssil são as aeronaves abastecidas por querosene de aviação, ou aquelas que operem linhas internacionais.

Segundo o Autor, a aplicação das medidas propostas poderá fazer com que o Brasil, em prazo relativamente curto, possa alcançar resultados expressivos em vários aspectos, tais como a melhoria da qualidade de vida nas cidades brasileiras, sobretudo nas regiões metropolitanas; a melhoria da qualidade ambiental, e dos níveis de saúde da população, a criação de milhões de empregos e a consequente dinamização da economia do país.

Apensados à proposição estão os projetos de lei de nº 2.256, de 2007, de autoria do Deputado HERNIQUE FONTANA, e nº 3.182, de 2008, do Deputado MÁRCIO JUNQUEIRA; ambos possuem objetivos semelhantes aos do projeto de lei ora analisado, variando quanto aos percentuais de substituição dos combustíveis fósseis e aos prazos previstos para tal substituição.

Na Comissão de Desenvolvimento, Indústria e Comércio, logrou a proposição obter aprovação, na forma de um Substitutivo; já na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, foi rejeitada.

Cabe-nos agora, em nome da Comissão de Minas e Energia, oferecer nossa avaliação técnica sobre a matéria.

É o Relatório.

## **II – VOTO DO RELATOR**

Considerando a crescente discussão em prol do desenvolvimento sustentável, é oportuna e importante a ideia de haver certo

desfavorecimento ao uso de combustíveis derivados de petróleo e ao mesmo tempo um incentivo maior ao uso de combustíveis derivados de biomassa e demais energias renováveis.

Embora louvemos a preocupação demonstrada pelo Deputado DR. TALMIR com a melhoria da qualidade ambiental, de vida e de saúde das populações de nossas cidades, não cremos que a solução oferecida pelo projeto de lei elaborado por S. Ex<sup>a</sup>. seja a mais adequada.

Aliás, não apenas não é a mais adequada, como também é de implementação difícil, praticamente impossível, dada a exiguidade dos prazos nela contidos e a ordem de grandeza da substituição dos usos dos combustíveis fósseis em todo o país.

De fato, como muito bem lembrado pelo douto Relator da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, nossa matriz energética tem forte componente renovável, e é uma das mais limpas de todo o mundo.

Além disso, o uso do etanol como combustível automotivo já vem de décadas em nosso país, e o expressivo aumento da produção de veículos com tecnologia *flex fuel* faz com que, hoje, a maioria de nossa frota automotiva esteja equipada para usar esse combustível de origem renovável.

Também o uso do biodiesel contribui para a melhoria da qualidade ambiental com o uso de biocombustíveis, e as metas inicialmente previstas pela criação do programa, por meio da Lei nº 11.097, de 13 de janeiro de 2005, já foram antecipadas em três anos, comprovando o sucesso desse programa e a realidade das metas a serem atingidas.

Se nossa situação ainda não é melhor, em termos de poluição atmosférica, é porque ainda temos um caminho a trilhar, por exemplo, no que concerne à mudança da estrutura de transportes em nosso país, hoje ainda fortemente dependente do modal rodoviário, em detrimento de outras opções mais racionais e econômicas, como os transportes ferroviários e aquaviários.

Além disso, caso optássemos, realmente, pela adoção das medidas propostas pelos projetos de lei que ora analisamos, teríamos de aumentar enormemente a área plantada para cultivo das espécies para produção de biocombustíveis, que levaria à competição com a produção de alimentos – que seria,

fatalmente, encarecida – e ao desmatamento de áreas hoje preservadas, fazendo com que, em vez da melhoria pretendida, a qualidade ambiental, na verdade, se deteriorasse.

É, portanto, em virtude de todo o exposto que nada mais cabe a este Relator senão manifestar-se pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 1.609, de 2007, bem como de seus apensados, os projetos de lei nº 2. 256, de 2007, e nº 3.182, de 2008, e solicitar de seus nobres pares desta Comissão que o acompanhem em seu voto.

Sala das Comissões, 07 de agosto de 2012.

**GUILHERME MUSSI**  
Deputado Federal – PSD/SP

### **III – PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Minas e Energia, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.609/2007 e dos Projetos de Lei nºs 2.256/2007 e 3.182/2008, apensados, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Guilherme Mussi.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Simão Sessim - Presidente, Dimas Fabiano e João Carlos Bacelar - Vice-Presidentes, Ângelo Agnolin, Arnaldo Jardim, Bernardo Santana de Vasconcellos, Carlos Souza, César Halum, Davi Alcolumbre, Dr. Aluizio, Eduardo Sciarra, Fernando Ferro, Fernando Torres, Gabriel Guimarães, Gladson Cameli, Guilherme Mussi, Luiz Alberto, Marcos Montes, Marcos Rogério, Padre João, Paulo Abi-Ackel, Ronaldo Benedet, Vander Loubet, Walter Feldman, Wladimir Costa, Adrian, Fátima Pelaes, George Hilton, Luiz Argôlo, Paulo Feijó e Vanderlei Siraque.

Sala da Comissão, em 31 de outubro de 2012.

Deputado **SIMÃO SESSIM**  
Presidente

|                         |
|-------------------------|
| <b>FIM DO DOCUMENTO</b> |
|-------------------------|