

PROJETO DE LEI Nº, DE 2009.
(Do Sr. JOÃO HERRMANN NETO)

Dispõe sobre parâmetros para a frota automotiva nacional, políticas para seu desenvolvimento e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Esta lei fixa parâmetros desejáveis para a frota automotiva nacional e determina as diretrizes de ação da União para atingi-las.

Art. 2º A União deverá estimular, de forma permanente, a fabricação pela indústria nacional de combustíveis renováveis e de veículos por estes movidos, atualizados tecnologicamente e adaptados às características geográficas, de tráfego, rodagem e clima do país.

Art. 3º A ação da União, nos termos desta lei e do regulamento, estará sempre pautada pelos seguintes objetivos:

I – diminuir a emissão de poluentes, notadamente nos grandes centros urbanos;

II – estimular a manutenção e criação de empregos nas cadeias produtivas envolvidas;

III – estimular o desenvolvimento e garantir o domínio e o controle pela indústria nacional da tecnologia de produção de combustíveis renováveis e veículos por estes movidos;

IV – lograr menor dependência de combustíveis fósseis na composição da matriz energética nacional.

Art. 4º Ficam estabelecidas como metas para todas as ações e programas pertinentes desenvolvidos pelo Governo Federal:

I – ter, movido a combustíveis renováveis, no prazo de cinco anos, um percentual mínimo de trinta por cento da frota veicular em circulação nos centros urbanos com população superior a um milhão de habitantes, ascendendo tal percentagem a cinquenta por cento dentro de dez anos;

II – aumentar a produção de veículos automotores movidos a combustíveis renováveis, chegando a um mínimo de cinquenta por cento do total produzido no País no prazo de dez anos.

Art. 5º O Poder Executivo envidará esforços para, na forma do regulamento, promover o diálogo e a cooperação entre os diversos setores empresariais envolvidos nas cadeias produtivas de combustíveis renováveis e veículos automotores, trabalhadores urbanos e rurais de tais setores, entidades reguladoras e empresas dos setores de petróleo e de energia elétrica, de forma a:

I – garantir o encontro de informações, de forma a diagnosticar empecilhos ao desenvolvimento integrado dos setores envolvidos;

II – estimular e referendar acordos que permitam incremento na produção e ganho de produtividade, inclusive com a participação das esferas governamentais pertinentes;

III – definir medidas específicas em favor do desenvolvimento desses setores, mormente com vistas aos objetivos postos no art. 3º e as metas definidas no art. 4º desta lei.

Art. 6º Qualquer política promovida com recursos ou renúncia de receita da União em favor de renovação da frota veicular deverá prever, para a compra de carros movidos a combustíveis renováveis, pelo menos o dobro das vantagens concedidas para veículos movidos a combustíveis fósseis, garantido ainda que, em nenhuma hipótese, a União participará de programa da espécie em que se tenha ou preveja, como resultado de tal política, diminuição da frota movida a combustíveis renováveis.

Art. 7º O Poder Executivo, por meio dos estabelecimentos oficiais de crédito, criará, na forma do regulamento, linhas de financiamento favorecidas para

a implantação de projetos industriais voltados para o desenvolvimento, produção e comercialização de combustíveis renováveis.

Parágrafo único. O disposto no *caput* se aplica igualmente ao desenvolvimento e fabricação de veículos movidos a combustíveis renováveis, bem como de partes, peças e equipamentos a eles especificamente destinados.

Art. 8º Fica incorporado como diretriz permanente de atuação estratégica do governo federal em ciência e tecnologia o estímulo à pesquisa e desenvolvimento tecnológico na área de combustíveis renováveis, motores e veículos por estes movidos.

Art. 9º Esta lei entra em vigor trinta dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Proálcool – Programa Nacional do Álcool – já existe há mais de trinta anos. Não é este o local adequado para historiar as virtudes e defeitos desta criação brasileira de absoluto destaque mundial – único programa automobilístico de grande porte baseado em energia renovável, o qual tornou o Brasil líder mundial no campo de oxigenados renováveis –, mas cabe, desde logo, ressaltar alguns pontos:

1. Mais de um milhão de trabalhadores estão diretamente empregados na produção de cana-de-açúcar e seus derivados, notadamente o álcool, ascendendo a três milhões os empregos indiretos. Em verdade, dados da indústria dão conta de que, considerando o consumo no corre da vida útil, cada carro a álcool por ano de vida, gera 98,8 empregos, contra apenas 1,3 empregos gerados pelo automóvel a gasolina.

2. O carro a álcool já foi, por vários anos, responsável por mais de noventa por cento da produção nacional de automóveis, compondo, ainda hoje, uma frota de cerca de três milhões de veículos, permitindo a redução na importação de mais de 150 mil barris de petróleo por dia.

3. A tecnologia de fabricação do álcool, e de veículos por este movidos e componentes, desenvolveu-se enormemente neste período, e é inteiramente nacional.

4. O álcool hidratado é, de longe, o combustível utilizado e utilizável para impulsão veicular mais adequado ao desenvolvimento sustentável – hoje preocupação mundial, imposta, inclusive, por todas as entidades internacionais de fomento, tais como BID e Banco Mundial, dada sua característica de renovabilidade e por possibilitar, como subproduto, aumento significativo da oferta de energia elétrica por meio do bagaço de cana (co-geração).

5. O uso do álcool hidratado permite, em muito, a redução do problema da poluição do ar, que, como se sabe, ocorre principalmente nos grandes centros urbanos, tendo ainda o melhor desempenho quanto ao chamado “efeito estufa”, uma vez que o gás carbônico liberado em seu ciclo de produção e combustão é eficientemente contrabalançado pela tomada do mesmo durante o crescimento da biomassa.

Por todos estes motivos, é absolutamente inaceitável que o País abandone o desenvolvimento de combustíveis renováveis e a produção de veículos por estes impulsionados.

Uma observação mais atenta bem demonstra que as resistências a programas de estímulo aos veículos movidos a combustíveis renováveis prendem-se, tão-somente, a fatores absolutamente conjunturais, como a queda do preço de petróleo e as dificuldades fiscais do Governo Federal, ou a interesses comerciais das empresas montadoras – legítimos, mas que não podem ser aceitos como condutores de uma política nacional – em favor do “carro mundial”.

Que se evite, então, o que há de dificuldade real em tais argumentos. Passemos ao largo de subsídios ao preço do combustível e evitemos descontrole e falta de planejamento no financiamento de plantas produtivas – causas por excelência dos problemas que hoje mal justificam as resistências políticas aos combustíveis renováveis –, mas sem, com isso, abrir mão de outros instrumentos possíveis e viáveis de estímulo.

Nesse sentido, o que propomos para apreciação de nossos Pares é muito simples. Dentro do que é possível como iniciativa parlamentar, fixam-se objetivos e metas – estas definidas quantitativamente em termos viáveis – para o elemento final da cadeia dos combustíveis renováveis. Os veículos por estes impulsionados, determinando-se, então, em tomo de tais metas, a compulsória coordenação das políticas governamentais, sejam fiscais, creditícias ou tecnológicas, em favor do uso de combustíveis renováveis.

Destaca-se, em tal contexto, a parametrização do presentemente muito propalado programa de renovação da frota – pelo qual se pretende, mediante estímulos fiscais, permitir a troca de veículos com mais de quinze anos por veículos novos –, de forma a que o mesmo, tendo por objeto grande número de carros a álcool, não resulte em uma piora na situação da poluição urbana, com crescimento no número de carros movidos a gasolina.

Em outra vertente, determina-se que o Governo Federal, assumindo um papel que é inafastavelmente seu, busque coordenar os diversos setores empresariais envolvidos na produção de combustíveis renováveis e de veículos, logrando melhor e mais integrado desenvolvimento e crescimento da produtividade.

Queremos crer que tais medidas serão essenciais no esforço para manutenção do Brasil na vanguarda em matéria de combustíveis renováveis, consentâneos com o desenvolvimento sustentável.

Enfim, esta proposição foi apresentada em época pretérita e, apesar de haver obtido aprovação pelas Comissões de Minas e Energia e de Viação e Transportes, foi arquivada em decorrência de final de legislatura. Entretanto, em face de sua importância, que ensejou à sociedade pedido de seu reencaminhamento a tramitação, apresento-a novamente à consideração dos ilustres Pares.

Sala das Sessões, em de março de 2009.

Deputado **JOÃO HERRMANN NETO**
PDT/SP