

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

PROJETO DE LEI Nº 1.609, DE 2007

(Apensos: PL 2.256/2007 e PL 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.

Autor: Deputado Dr. Talmir

Relator: Deputado João Oliveira

I - RELATÓRIO

Chega para análise desta Comissão o Projeto de Lei nº 1.609, de 2007, do ilustre Deputado Dr. Talmir, que propõe a substituição dos combustíveis derivados de petróleo por combustíveis derivados de biomassa. Conforme o projeto, tal substituição é relativa 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. Dá-se o prazo de dois anos para que se efetive 40% da substituição, e de cinco anos, para 100% da substituição.

Ainda conforme o PL 1.609/2007, 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. 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.

Os veículos utilizados no transporte de passageiros e de carga também 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 alimentados 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 operarem linhas internacionais.

Somente será concedida licença de instalação e operação para usinas termelétricas alimentadas por combustíveis provenientes de biomassa, fixando-se o prazo de cinco anos para a adaptação das usinas em operação na data da entrada em vigor da lei que se originar do projeto. Igualmente devem passar a utilizar combustíveis derivados de biomassa as indústrias ou prestadoras de serviço que usem óleo combustível, gás ou outro combustível fóssil.

O PL 1.609/2007 estabelece, ainda, as penalidades aplicáveis pelo descumprimento das obrigações que impõe, prevê que os investimentos necessários à consecução da lei serão provenientes do Tesouro Nacional e os financiamentos concedidos terão prazo de carência e amortização de acordo com a capacidade econômica dos empreendimentos financiados. Por fim, determina à Administração federal, suas agências e empresas a realização de projetos agrários e industriais destinados ao cumprimento dos objetivos estabelecidos no projeto, determinando que as iniciativas empresariais com esse propósito façam jus a incentivos fiscais e creditícios.

Apensos ao PL 1.609/2007 encontram-se o PL 2.256/2007, do Deputado Henrique Fontana, e o PL 3.182/2008, do Deputado Márcio Junqueira.

O PL 2.256/2007 fixa percentuais e prazos para que os veículos utilizados nos serviços públicos de transporte coletivo rodoviário de passageiros sejam movidos a biocombustíveis, culminando em 100% da frota

em 2018. A obrigação é válida para o transporte urbano, metropolitano, interurbano e interestadual.

O PL 3.182/2008, por sua vez, prevê que, após vinte anos da entrada em vigor da lei que dele originar, o biodiesel represente no mínimo 60% do combustível a ser utilizado como fonte energética na Amazônia Legal, seja para a produção de energia, seja para uso nos motores de veículos utilizados no transporte rodoviário, aquaviário ou ferroviário.

O PL 1.609/2007 e seus apensos foram submetidos à apreciação da Comissão de Desenvolvimento econômico, Indústria e Comércio, que os aprovou na forma de um substitutivo, e devem ser analisados, ainda, nas Comissões de Minas e Energia, Finanças e Tributação e Constituição e Justiça e de Cidadania. A matéria sujeita-se à apreciação conclusiva pelas comissões, em regime de tramitação ordinária.

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

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

As recentes discussões sobre mudança do clima têm posto em evidência um dos efeitos negativos do uso de combustíveis fósseis: o efeito estufa e sua correlação direta com a elevação da temperatura da superfície terrestre. De fato, de acordo com o 4º Relatório de Avaliação do Painel Intergovernamental sobre Mudança do Clima (IPCC), apresentado em 2007, é muito provável (o que indica probabilidade maior que 90%) que o aumento na temperatura média terrestre ocorrido no Século XX seja devido ao aumento observado nas concentrações de gases de efeito estufa, entre os quais destacam-se dióxido de carbono, metano e óxido nitroso.

Releva ainda destacar que, conforme os inventários nacionais de emissões de gases de efeito estufa, o setor de energia, no qual é incluído o transporte, é responsável pela maior parcela dessas emissões tanto nos países desenvolvidos, onde contribui com mais de 80%, como nos países em desenvolvimento, nos quais representa cerca de 60%, à exceção da

América Latina e Caribe, onde o setor de agricultura ocupa a primeira posição. No Brasil, a maior parcela de emissões de gases de efeito estufa é proveniente do desmatamento e das queimadas (55,4% em 1994, cifra que sobe para 75% quando se considera apenas o CO₂).

Outro efeito negativo do uso combustíveis fósseis é o relacionado à poluição do ar e suas consequências à saúde pública e ao meio ambiente, reconhecido há muito mais tempo que o efeito estufa, porém relegado a segundo plano nos dias atuais, diante do clamor com que o aquecimento global vem sendo discutido. Não obstante, a poluição do ar por veículos automotores deve continuar a merecer a devida atenção, conforme a seguir exporemos.

O Relatório de Qualidade do Ar no Estado de São Paulo de 2008, elaborado pela Companhia de Tecnologia e Saneamento Ambiental (Cetesb), revela que há cerca de duas mil indústrias de alto potencial poluidor e uma frota registrada de aproximadamente 9,2 milhões de veículos na região metropolitana de São Paulo, responsáveis pela emissão anual para a atmosfera de 1,56 milhão de toneladas de monóxido de carbono, 387 mil toneladas de hidrocarbonetos, 367 mil toneladas de óxidos de nitrogênio, 62,3 mil toneladas de material particulado e 25,5 mil de óxidos de enxofre. Desses totais, os veículos são responsáveis por 98% das emissões de monóxido de carbono, 97% de hidrocarbonetos, 96% de óxidos de nitrogênio, 40% de material particulado e 33% de óxidos de enxofre.

Em outro estudo, realizado pelo Laboratório de Poluição Atmosférica da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo, sob a coordenação do Dr. Paulo Saldiva (Folha de São Paulo, 5/3/2009, p. C3), conclui-se que a poluição provocada por veículos mata indiretamente, em média, quase 20 pessoas por dia na Região Metropolitana de São Paulo. Também se atribuem à poluição cerca de 13,1 mil internações por ano, com custos de R\$ 334 milhões, dos quais 25% são pagos pelo Sistema Único de Saúde (SUS). A poluição do ar não preocupa apenas em São Paulo. Nas regiões metropolitanas de Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre e Recife, os níveis de poluentes no ar também estavam acima do limite recomendado pela Organização Mundial da Saúde, que é de 10 microgramas de poluentes por metro cúbico de ar.

Reconhece-se, portanto, a oportunidade do PL 1.609/2007 e seus apensos, tendo em vista a necessidade de alteração urgente dos atuais padrões de produção e consumo, incluindo a energia, de forma a se atingir o desenvolvimento sustentável.

Ocorre que o Brasil já dispõe de uma matriz energética extremamente favorável em termos ambientais. 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%. No que se refere aos derivados do petróleo, o óleo diesel tem a maior participação no consumo brasileiro, com mais de 40%. É esse, sem dúvida, nosso calcanhar-de-aquiles.

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.

Além disso, por meio da Lei nº 11.097, de 13 de janeiro de 2005, foi criado outro programa importante, o do Biodiesel, que 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 deste ano, para 5%.

Também está prevista expansão da produção de etanol, com investimentos da ordem de US\$ 33 bilhões em 80 novas unidades, no período 2008-2012, de acordo com o Plano Nacional de Mudança do Clima.

São metas realistas e perfeitamente inseridas no modelo de desenvolvimento sustentável, ao contrário do que preveem as proposições em tela. Deve-se considerar, primeiramente, que o País não dispõe de estrutura ou recursos para produzir internamente toda a quantidade de combustíveis a partir de biomassa que os projetos demandariam.

Do ponto de vista ambiental, a ampliação da área plantada para atender a essa demanda, caso factível, assim como a utilização

de carvão vegetal, certamente levaria à devastação de enormes áreas hoje preservadas.

Por fim, deve-se alertar para o fato de que, embora 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 quando o assunto é poluição do ar. 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 etc.

Pelo exposto, 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 21 de Junho de 2010.

Deputado João Oliveira
Relator