

# COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

## PROJETO DE LEI Nº 1.609, DE 2007

(Apos: 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 Márcio Bittar

## 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            de            de 2011.

Deputado MÁRCIO BITTAR  
Relator