

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

### **PROJETO DE LEI Nº 4.823, DE 2009**

(Apensos os Projetos de Lei nº 4.928/2009, nº 5.885/2009 e nº 7.127/2010)

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

**Autor:** Deputado João Herrmann

**Relator:** Deputado Giovani Cherini

## **I – RELATÓRIO**

O projeto de lei principal traz parâmetros para a frota automotiva nacional. Estabelece que a União deverá estimular, de forma permanente, a fabricação de combustíveis renováveis e de veículos movidos por eles, pautando sua ação pelos seguintes objetivos: redução da emissão de poluentes; estímulo à geração de emprego nas cadeias produtivas envolvidas; estímulo ao domínio nesse campo da indústria nacional; e redução da dependência de combustíveis fósseis.

Ficam estabelecidas as metas de alcance do percentual mínimo de 30% de veículos movidos a combustíveis renováveis circulando nos centros urbanos com mais de um milhão de habitantes, no prazo de cinco anos, e de 50%, considerado o total de veículos fabricados no país, no prazo de dez anos.

Segundo o texto, o Poder Executivo deverá efetivar esforços para promover o diálogo e a cooperação entre os setores empresariais envolvidos nas cadeias produtivas dos combustíveis renováveis e veículos automotores, os trabalhadores urbanos e rurais desses setores, entidades reguladoras e as empresas das áreas de petróleo e energia elétrica,

tendo em vista estimular acordos e ações integradas. Fica previsto um regulamento sobre as ações governamentais nesse sentido.

Determina-se que as políticas voltadas à renovação da frota veicular que envolvam recursos federais deverão estruturar vantagens para a compra de veículos movidos a combustíveis renováveis, pelo menos em dobro se consideradas as deferidas a veículos movidos a combustíveis fósseis.

Fica previsto que a União criará, na forma do regulamento, linhas de financiamento favorecidas para a implantação de projetos industriais voltados para o desenvolvimento, a produção e a comercialização de combustíveis renováveis. Essa disposição estende-se ao desenvolvimento e à fabricação de veículos movidos a combustíveis renováveis, bem como de peças e equipamentos a eles destinados.

Por fim, é disposto que o estímulo à pesquisa e ao desenvolvimento tecnológico na área e combustíveis renováveis, motores e veículos por eles movidos, constituirá diretriz permanente da atuação estratégica do governo federal em ciência e tecnologia.

Na justificação desse projeto de lei, ressalta-se a relevância dos veículos movidos a álcool em termos de redução do problema da poluição do ar, especialmente nos grandes centros urbanos. Coloca-se em relevo que as resistências atuais a ações governamentais de estímulo aos veículos movidos a combustíveis renováveis ligam-se a fatores conjunturais como a queda do preço do petróleo ou as dificuldades fiscais do governo federal.

Apenso, encontra-se o **PL nº 4.928/2009**, de autoria do Sr. Fábio Farias, que “prevê a redução do consumo de combustível por veículos automotores”. Esse projeto traz a proposta de um cronograma de redução de consumo médio de combustível por quilômetro rodado em relação aos veículos fabricados em 2009: 10% em 2013; 20% em 2015; 30% em 2017; e 40% em 2019. Para o cálculo, será considerada a média aritmética de todos os veículos produzidos por um mesmo fabricante.

Também apenso, tem-se o **PL nº 5.885/2009**, de autoria do Sr. Maurício Rands, que “dispõe sobre os limites de consumo de combustível para os veículos automotivos fabricados no país, torna obrigatória a certificação do consumo pelo INMETRO e dá outras providências”. Esse projeto estabelece o prazo de cinco anos para que os veículos fabricados no

país obtenham uma redução no consumo de, no mínimo, 15%. O INMETRO certificaria os veículos nesse sentido, no âmbito do “Programa de Etiquetagem Veicular”.

Por fim, consta entre as proposições apenas o **PL nº 7.127/2010**, de autoria do Sr. Luiz Carlos Hauly, que “dispõe sobre o consumo mínimo de combustível do veículo automotor e dá outras providências”. Esse projeto veda, a partir de primeiro de janeiro de 2016, a fabricação, importação, montagem ou encarroçamento de veículos automotores de passeio cujo consumo médio por tanque de combustível seja inferior a 14,5 km por litro, independentemente do combustível utilizado. Determina, ainda, que, a partir de 2017 e progressivamente até 2020, os veículos que circularem em território nacional deverão aumentar em 5% a quilometragem por litro estabelecida. Fixa multa ao descumprimento de suas determinações, equivalente a 20% do valor de cada veículo.

Aberto o prazo regimental, não foram apresentadas emendas pelos Senhores Parlamentares.

É o Relatório.

## **II – VOTO DO RELATOR**

A intenção dos ilustres Autores dos quatro projetos de lei em tela, que envolve a redução tanto do consumo de combustíveis quanto da poluição gerada por veículos automotores, sem dúvida é meritória. Entendemos, contudo, que se fazem necessárias ponderações críticas principalmente em relação ao PL nº 4.823/2009, projeto de lei principal, que traz diretrizes genéricas sobre a frota automotiva nacional, sobretudo visando a estimular a adoção mais ampla do álcool combustível.

Nesse campo, necessita ser lembrado que o País já investiu consideravelmente no estímulo do álcool combustível, por meio do programa Pró-Álcool, que durou de 1975 a 1991. Esse programa gerou grande impacto no dimensionamento e na estrutura da indústria de cana-de-açúcar. Apesar de não haver mais hoje subsídios governamentais diretos, há decisões derivadas do programa que continuam em aplicação, como a adição de 22% de álcool etílico anidro combustível à gasolina.

As propostas que propugnam pela retomada dos estímulos diretos ao álcool combustível, em regra, destacam o potencial de geração de empregos do setor sucroalcooleiro e os benefícios ambientais relacionados a veículos de baixa emissão de carbono. Ocorre que outros aspectos necessitam ser considerados, quando se focam propostas nessa perspectiva.

De pronto, cumpre colocar que as afirmações no sentido de que a produção do etanol é geradora de empregos não se sustentam plenamente, uma vez que a mecanização da cana-de-açúcar é uma tendência inevitável, tendo em vista o aumento da produtividade. Ademais, a colheita manual da cana-de-açúcar implica a queimada da palha, levando a emissões de material particulado que são muito danosas à saúde da população. A prática da queima da palha, inclusive, já é objeto de restrições estabelecidas por lei do Estado de São Paulo. A tendência parece ser a proibição dessa queima via legislação estadual. Quanto aos efeitos ambientais benéficos, deve ser compreendido que o uso do etanol reduz a poluição, mas no que toca ao CO<sub>2</sub>, não em relação a outros poluentes gerados pelos veículos automotores.

Ademais, independentemente de qualquer medida governamental, o setor privado parece acreditar no potencial do álcool combustível, uma vez que os veículos bicompostíveis têm obtido cada vez mais espaço no mercado.

Entendemos que os veículos movidos à gasolina, a álcool ou os veículos *flex* necessitam observar os mesmos limites máximos de emissão de poluentes. Essa é a ideia, em nossa avaliação correta, que permeia a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que “dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores e dá outras providências”.

Há de ser percebido, ainda, que o conteúdo do PL nº 4.823/2009 é excessivamente discursivo e genérico. Na prática, regras concretas viriam apenas por regulamento do Poder Executivo.

Avaliamos que a proposta que mais traz contribuições quando se consideram as normas atualmente em vigor é o PL nº 4.928/2009, que se centra no cronograma de redução do consumo médio de combustível pelos veículos automotores. Propomos aqui um substitutivo a esse projeto de lei, que vincula esse cronograma ao diálogo prévio com a indústria automobilística.

Como os demais projetos apensos também se preocupam com a redução do consumo de combustíveis, consideramo-los abrangidos por nosso Substitutivo.

Em face do exposto, somos pela **rejeição** do Projeto de Lei nº 4.823/2009 e pela **aprovação, na forma do Substitutivo**, do Projeto de Lei nº 4.928/2009, do Projeto de Lei nº 5.885/2009 e do Projeto de Lei nº 7.127/2010.

É o nosso Voto.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2011.

**Deputado Giovani Cherini**

Relator

## COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

### **SUBSTITUTIVO AOS PROJETOS DE LEI Nº 4.928/2009, 5.885/2009 e 7.127/2010**

Altera a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que “dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores e dá outras providências”, prevendo medidas voltadas a reduzir o consumo de combustível.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que “dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores e dá outras providências”, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 11-A:

**“Art. 11-A. Mediante regulamento elaborado com a participação dos setores industriais envolvidos, será estabelecido cronograma de redução progressiva do consumo médio por quilômetro rodado para os veículos fabricados no país.**

**§ 1º Para o cálculo da redução, será considerada a média ponderada dos veículos produzidos pelos diferentes fabricantes.**

**§ 2º O regulamento definirá medidas específicas a serem aplicadas para os veículos importados.**

**§ 3º Os órgãos integrantes do Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama), em conjunto com o ente competente do Sistema Nacional de Metrologia,**

**Normalização e Qualidade Industrial (Sinmetro), estabelecerão ações voltadas a certificar os veículos enquadrados no cronograma previsto no *caput*, bem como das iniciativas voluntárias dos fabricantes de veículos automotores direcionadas à redução do consumo de combustível.”**

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

Sala da Comissão, em                      de                      de 2011.

**Deputado Giovani Cherini**  
Relator