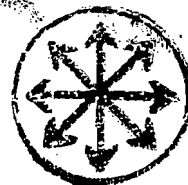


ESGOTADO



PROPOSIÇÃO ESGOTADA
Favor devolver imediatamente à
Seção de Avulsos.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 82, DE 1991.

(Do Sr. José Maurício)

Autoriza o uso de gás metano, nos veículos que especifica, define critérios de distribuição de gases para todo tipo de consumidores e dá outras providências.

(AS COMISSÕES DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE PEDAGOGIA(AEM); DE MINAS E ENERGIA; E DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO - ART.24, II)

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

ART. 1º - É permitida a conversão, fabricação e circulação, no território nacional, de veículos rodoviários automotores, movidos a gás natural ou a biogás, destinados ao transporte coletivo de passageiros, de carga, bem como aos táxis e veículos oficiais, consoante o prescrito no § 2º do art. 25 da Constituição Federal.

ART. 2º - As alterações das características dos motores e dos veículos, de modo a permitir a utilização de gás octano, ficam sujeitas à prévia autorização do órgão de trânsito estadual.

ART. 3º - O Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO fica responsável pela fiscalização dos fabricantes de equipamentos e das empresas executoras dos serviços de conversão, no que tange ao cumprimento de normas técnicas.

ART. 4º - Fica assegurado aos Estados diretamente e ou mediante concessão à empresas públicas estaduais, a exclusividade de distribuição e comercialização dos combustíveis de que trata o caput do art. 1º, especialmente às indústrias neles instaladas e as que vierem a se instalar.

ART. 5º - É de competência exclusiva do Estado produtor de gás natural, e ou do Estadual concessionário local determinar a quantidade de gás ao atendimento atual e futuro necessário ao seu desenvolvimento industrial, econômico e social, observada a capacidade de produção da Petrobrás, bem como estabelecer os locais ao longo dos gasodutos em que receberá o gás.

ART. 6º - Ficam revogados os contratos pré-existentz entre os Estados produtores, Estados consumidores, e as Empresas estatais, demais consumidores e a Petrobrás, referente ao suprimento e os serviços de distribuição de gás natural, bem como qualquer contrato que contrarie o disposto nesta Lei.

ART. 7º - O Poder Executivo regulamentará observando o disposto nesta lei, no prazo de 45 dias de sua publicação.

ART. 8º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

ART. 9º - Revoga-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

Com o advento da crise do Golfo e a pre-existente mundial do petróleo, nos últimos anos, deparamos com o desafio de procurar fontes energéticas alternativas e capazes de atender o desenvolvimento, a independência e a soberania do nosso país.

A preocupação da sociedade com a matriz energética, principalmente com um combustível alternativo para uso automotivo e industrial tem encontrado ressonância no Congresso Nacional, haja visto, que tramitam vários projetos tratando do assunto numa sequência ao texto fixado no Art. 25 do arcabouço Constitucional, que fixou norma transparente assegurando aos Estados produtores, a abrangência na exclusiva distribuição do gás canalizado, ao consumo residencial, comercial, industrial e já agora, de forma insofismável aos veículos automotores, mormente os de massa e de carga.

A necessidade de termos combustíveis alternativos para nossos veículos surge principalmente quando acompanhamos uma grave crise no abastecimento do álcool hidratado combustível. Filas enormes nos postos de combustíveis, passaram a fazer parte do cotidiano, principalmente das grandes cidades.

O "PROALCOOL", instituído como solução para a crise do petróleo em poucos anos revelou-se ineficaz, reitece-se, sobretudo, por falta de vontade política.

Os milhares de proprietários de veículos à álcool, veículos estes convertidos ou adquiridos através de fortes incentivos governamentais - Quem não se lembra do slogan "Carro Alcool - um dia você ainda vai ter um" - ficaram a mercê dos interesses dos usineiros, seduzidos pelas altas cotações internacionais do açúcar e sem quaisquer apoios do governo. As razões do insucesso do PROALCOOL não foram debatidas. Em nenhum momento questionou-se vulnerabilidade de um modelo energético baseado na dependência de praticamente um único combustível.

O álcool como combustível automotor de um dia para o outro assumiu o papel de vilão.

A redução do teor de álcool anidro na gasolina, a adição de gasolina ao álcool hidratado e a importação de metanol foram as primeiras medidas adotadas.

A solução porém, vista pelo governo como eficaz foi o incentivo à volta dos veículos a gasolina que alguns anos antes era o grande problema nacional voltava a ser o combustível ideal.

A indústria automobilística adaptou sua escala de produção reduzindo drasticamente a oferta de carros à álcool.

Quando tudo parecia ter se solucionado surge uma nova crise.

O IRAQUE INVADE O KUWAIT.

Surge a ameaça de uma guerra no Golfo Pérsico.

Os preços internacionais do Petróleo voltam a elevar-se.

E o Brasil o que faz?

Restitui o PROALCOOL. O presidente vem aos jornais falar em implementar no nordeste do País projeto de incentivo ao PROALCOOL.

Está na hora de se começar a tratar o assunto com a devida seriedade e abandonar-se de vez a habitual prática da adoção de medidas paliativas.

Não podemos adotar uma política energética que fique na dependência de fatores imprevisíveis.

Urge que se estabeleça para o setor energético uma política clara e objetiva, de médio e longo prazo, voltada para a otimização do balanceamento das fontes energéticas disponíveis e aos reais interesses do País e da sociedade e não para os interesses de grupos poderosos, como vem sendo feito até hoje, meramente, em relação aos usineiros.

O leque de combustíveis de uso automotivo deve contemplar uma gama de opções de modo a permitir adequar a demanda à capacidade de produção nacional, diminuir a nossa dependência não só de produtos internacionais como de grupos nacionais caracterizados e reduzir o impacto provocado por fatores aleatórios.

Não devemos descartar o álcool, tão pouco abandonarmos a gasolina, devemos sim incluir novas opções energéticas e procurar estabelecer modelos regionais, criteriosos, de participação destes combustíveis, baseado na oferta e demanda.

A utilização de gás metano, seja através do gás natural ou de biogás, destaca-se pela sua importância política, social e ecológica.

É importante salientar que vem se verificando nos últimos anos um acentuado aumento das reservas nacionais e da produção de gás natural, associado ou não ao petróleo. Lamentavelmente, esse incremento não tem sido acompanhado por uma política definitiva de aproveitamento, resultando na queima diária de grandes quantidades de gás natural, desperdício inconcebível nos dias de hoje, em qualquer parte do mundo e principalmente num país com os problemas que ainda enfrenta o Brasil.

Verifica-se ainda, significativo crescimento de projetos de produção e aproveitamento de biogás, combustível constituído basicamente de metano, o qual depois de purificado é semelhante ao gás natural e cuja produção prescinde de contratação de tecnologia estrangeira e os equipamentos e maquinarias utilizados são, em sua quase totalidade de origem nacional e sem qualquer sofisticação. Além disso os projetos ligados a produção de biogás são de curta maturação, menos de 2 anos, de pequeno porte e abrangendo setores amplamente disseminados em todo território nacional.

Aspecto altamente positivo da adoção de gás metano é a proteção ambiental. Sua queima é praticamente completa e isenta de fuligem e resíduos de monóxido de carbono e compostos de enxofre. A produção de biogás por resultar da fermentação controlada do material orgânico contido no lixo, ergoto, resíduos agrícolas e animais, rejei-

tos industriais e vinhoto, lançados em aterros e aos rios, contribui para reduzir a poluição da água, do ar e dos lençóis subterrâneos.

A utilização de gás natural vem sendo há algum tempo verificada em vários países, como EUA, Alemanha, Canadá, Inglaterra, Holanda, Irã, Itália, França, Suíça, Suécia, Nova Zelândia, Argentina, dentre outros.

Circulam atualmente na Itália mais de 250.000 veículos movidos a gás metano e nos Estados Unidos este número ultrapassa a 50.000. Na Argentina, país com características culturais bastante semelhantes às nossas, o gás natural é o combustível responsável pelo abastecimento de cerca de 80% dos veículos que compõem a sua frota de taxis.

No Brasil experiências significativas vêm sendo realizadas com sucesso nos últimos 4 anos. Projetos de utilização de gás natural e biogás em ônibus, taxis e veículos de frota cativa, de passageiros e de carga, de empresas públicas e privadas foram implantados em vários estados.

No Rio de Janeiro cerca de 60 taxis e 150 veículos pesados de transporte de carga já estão circulando atualmente com gás metano. O estado de São Paulo conta atualmente com aproximadamente 60 automóveis rodando com biogás. Nos estados das regiões Norte e Nordeste do País experiências semelhantes vêm sendo realizadas em frotas cativas de empresas públicas e de taxis.

Os aspectos técnicos, de segurança e operacionais relativos à conversão de veículos e ao abastecimento estão satisfatoriamente equacionados pela comunidade técnica e científica internacional e brasileira, ultrapassada a fase amadorística e experimental.

Normas técnicas internacionais, para projeto, montagem, operação e manutenção de postos de abastecimento de gás metano para uso automotivo e de equipamentos de conversão de veículos estão disponíveis e normas técnicas nacionais estão em fase final de elaboração pela Associação Brasileiro de Normas Técnicas - ABNT.

Os dispositivos instalados nos veículos de modo a permitir a utilização de gás metano, chamados Kits de conversão, foram projetados e são fabricados segundo as peculiaridades do trânsito dos grandes centros e de rodovias de alta velocidade e fluxo de veículos. Os cilindros de armazenagem de gás são construídos com paredes de espessura adequada e são dotados de válvulas de segurança capazes de impedir aumento de pressão no interior do cilindro, além dos limites de segurança bem como de interromper o fluxo de saída de gás em caso de um eventual rompimento da tubulação que conduz o gás até o motor dos veículos.

O parque industrial nacional já dispõe da necessária tecnologia e está apenas no aguardo da regulamentação do uso de gás natural para veículos automotores de passageiros e de carga para adequar sua capacidade de produção a níveis mais elevados de demanda.

No que tange, a autonomia dos veículos e ao prazo necessário para implantação de uma adequada rede de abastecimento de gás metano, cumprido ou liquefeito é importante mencionar que os veículos convertidos poderão trabalhar alternativamente com os combustíveis originais operando desse modo os motores ciclo-otão com metano, ou com álcool/gasolina e os motores ciclo-diesel com mistura diesel-metano ou apenas diesel.

Quanto ao pleito de alguns segmentos da sociedade, quanto ao uso de GLP como combustível automotivo, é importante mencionar que isto implicaria em aumento considerável de importação de GLP.

Tal estratégia além de agravar o já sério problema de evasão de divisas viria perpetuar a nossa dependência internacional se levarmos em conta o número reduzido de fornecedores - 80% da Arábia Saudita configurando-se em tema de segurança nacional.

Não obstante o esforço técnico que vêm efetuando as refinarias nacionais no sentido de maximizar a produção de GLP, o acentuado aumento de consumo destes energéticos tem obrigado o País a recorrer à importação.

Em virtude do elevado subsídio ao GLP, ainda em vigor, o uso automotivo deste insumo, implicaria em ônus para a nossa população já tão sobrecarregada de impostos, acarretando um custo social inconcebível num País com problemas sociais como o nosso, mesmo que seja contemplada a adoção de tarifas diferenciadas para o GLP de uso doméstico e para o GLP automotivo, uma vez que a fiscalização seria de difícil operacionalidade.

Outro aspecto de relevante importância na utilização automotiva de GLP é a questão de segurança.

Os vasilhames em que são armazenados o GLP - botijões - foram projetados e são fabricados segundo normas técnicas estabelecidas em função do seu uso residencial, comercial e industrial. Para que o GLP pudesse vir a ser utilizado em veículos de transporte de passageiros ou de carga, rodando nas vias públicas e submetidas às condições de tráfego das grandes cidades e rodovias do País - onde se verifica o mais alto índice mundial de acidentes de trânsito - seria imperioso a adoção de vasilhames especiais projetados segundo normas técnicas rigorosas, e submetidos a intensivos testes para aprovação.

Vale ressaltar que não se dispõe de normas internacionais de reconhecimento notoriedade que regulamentem o assunto, vez que não se tem conhecimento da adoção de GLP como combustível em veículos de transporte de passageiros ou de carga em vias públicas em países tecnologicamente desenvolvidos.

Mesmo que normas específicas sejam estabelecidas e aprovadas - o que demandaria tempo considerável - permitiria a prática da utilização indevida dos atuais botijões em razão da diferença de custo de fabricação destes recipientes, sendo necessário portanto, instituir sistema rigoroso de fiscalização, o que sabemos ser na prática de difícil execução.

Como o GLP é um gás muito pesado que o ar, em caso de vazamento seja por falha no equipamento seja por danos decorrentes de um acidente, este ficaria retido nos camadas mais baixas da superfície acarretando perigo de explosão, incêndio ou sufocamento, posto em risco a vida não só dos passageiros do veículo como daqueles que estiverem nas proximidades.

A experiência da utilização de GLP em empilhadeiras, carregadeiras e tratores não deve ser parâmetro para utilização em veículos de passageiros e utilitários vez que estes equipamentos são utilizados em áreas restritas, de pequeno fluxo de viaturas e pedestres, com vias de circulação definidas, áreas reduzidas e sujeitas a normas de segurança rigorosas onde a fiscalização é operacionalmente viável.

Não pode ser encarado como justificativa para a regulamentação do uso de GLP em veículos o grande número de veículos adaptados para este combustível, circulando pelos grandes centros apesar da proibição do CONTRAM, pois deve-se coibir o não cumprimento de leis e regulamentações e não abrir as leis e regulamentação não cumpridas.

Quanto à ausência de registros significativos de acidentes decorridos do uso indevido deste combustível não significa comprovação da segurança de sua utilização pois a carência de registros de ocorrência não significa a falta de acidentes, principalmente se for levado em conta que a ilegalidade gera encobrimento. Além disso, em engenharia a não ocorrência de acidentes não é considerada como parâmetro técnico. As normas técnicas são estabelecidas por análise de possibilidade de falhas em condições específicas de uso.

Ademais, o uso generalizado do Biogás em todo o território nacional não só nos trará um combustível de fácil exploração, como também de custo barato, sem contar que construiremos condições ambientais e ecológicas mais ajustáveis à saúde e a vida de nosso povo.

Na salvaguarda dos nossos interesses surge, por outro lado, assegurar aos Estados produtores o atendimento do seu peculiar interesse e legítimo direito de usar, gozar e usufruir de seus recursos minerais e neste caso, não renováveis, inferindo-se consagrar-lhe e reiterar-lhe competências constitucionais de forma transparente e indiscutíveis.

Cabe-nos por derradeiro na busca de novas alternativas energéticas atender ao desafio do mundo contemporâneo, para tanto é o presente Projeto atendendo a reiterados anseios de nossa sociedade que clama desuradamente pelo uso do gás natural, riqueza nossa e que deve ser por nós explorada, distribuída com exclusividade pelo Estado produtor, gozando em sua plenitude no consumo domiciliar, comercial, industrial e automotivo, tudo com vistas ao melhoramento da qualidade a vida de nossa população e a emancipação nacional.

Sala dos Secretários, em 24/2 1991

JOSE MAURICIO
Deputado Federal - P D T - RJ.

**LEGISLAÇÃO CITADA, ANEXADA PELA COORDENAÇÃO
DAS COMISSÕES PERMANENTES**



CONSTITUIÇÃO

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

1988

Título III

DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

Capítulo III

DOS ESTADOS FEDERADOS

Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.

§ 1º São reservadas aos Estados as competências que não lhes sejam vedadas por esta Constituição.

§ 2º Cabe aos Estados explorar diretamente, ou mediante concessão a empresa estatal, com exclusividade de distribuição, os serviços locais de gás canalizado.