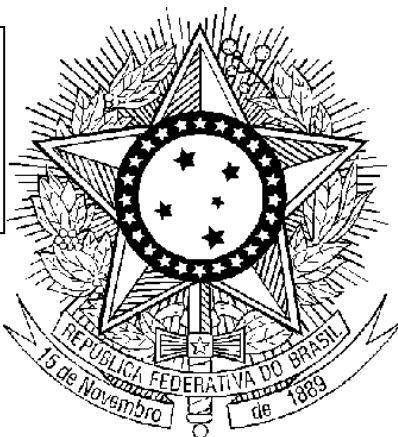


**AVULSO NÃO
PUBLICADO.
PARECERES
DIVERGENTES?**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.823-B DE 2009 **(Do Sr. João Herrmann)**

Dispõe sobre parâmetros para a frota automotiva nacional, políticas para seu desenvolvimento e dá outras providências; tendo pareceres: da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, pela rejeição deste e pela aprovação dos de nºs 4928/09, 5885/09, e 7127/10, apensados, com substitutivo (relator: DEP. GIOVANI CHERINI); e da Comissão de Minas e Energia, pela rejeição deste e dos de nºs 4928/09, 5885/09 e 7127/10, apensados, e do substitutivo da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (relator: DEP. CÉSAR HALUM).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL;

MINAS E ENERGIA;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: nº 4928/2009, 5885/2009 e 7127/2010

III – Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável:

- emendas apresentadas (2)
- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão

III – Na Comissão de Minas e Energia:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

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 10 de março de 2009.

Deputado **JOÃO HERRMANN NETO**
PDT/SP

PROJETO DE LEI N.º 4.928, DE 2009

(Do Sr. Fábio Faria)

Prevê a redução do consumo de combustível por veículos automotores.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4823/2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei prevê a redução do consumo de combustível por veículos automotores fabricados em território nacional.

Art. 2º Os veículos novos fabricados em território nacional devem atender ao seguinte cronograma de redução de consumo médio por quilômetro rodado em relação aos veículos fabricados em 2009:

I – 10% em 2013;

II – 20% em 2015;

III – 30% em 2017;

IV – 40% em 2019.

Parágrafo único. Para o cálculo da redução de que trata o *caput*, será considerada a média aritmética de todos os veículos produzidos por um mesmo fabricante.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O automóvel talvez seja o maior símbolo do capitalismo e constitui o sonho de consumo da classe média da população brasileira. O crédito fácil e planos facilitados para o pagamento levaram, nos últimos anos, a um crescimento sem precedentes na indústria automobilística brasileira.

Ocorre que os veículos em geral, e o automóvel em particular, apresentam alto custo ambiental e à saúde pública, normalmente não considerado. Como amplamente divulgado nos últimos dois anos, o consumo de combustíveis fósseis é um dos responsáveis pelo aumento de determinados gases na atmosfera, os chamados gases de efeito estufa. Este por sua vez, tem sido associado por grande parte dos cientistas ao aquecimento global e a mudanças climáticas na Terra.

Os veículos representam parcela significativa do consumo de combustíveis fósseis, especialmente no caso do Brasil, uma vez que a energia hidrelétrica tem grande participação na matriz energética. Para exemplificar, todo o

setor de energia contribuiu com 23% das emissões brasileiras de dióxido de carbono em 1994, sendo que, desse total, o subsetor de transportes contribuiu com 9,2% e o subsetor industrial com 7,2%, ou seja, no Brasil, os veículos têm maior responsabilidade pelo efeito estufa que a produção industrial.

No entanto, o efeito de mais notória percepção talvez seja o da poluição do ar. Recente estudo realizado pelo Laboratório de Poluição Atmosférica da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo revelou que na Região Metropolitana de São Paulo a poluição causada pelos veículos mata indiretamente, em média, vinte pessoas por dia. O estudo estima, além disso, que a poluição também seja responsável por mais de treze mil internações por ano, representando custos da ordem de trezentos milhões de reais.

O objetivo desta proposição é reduzir, num prazo factível, o consumo médio da frota de veículos que circula em território nacional, reduzindo, por conseguinte a poluição do ar.

Pelo exposto, contamos com o apoio dos ilustres Pares para a discussão e aperfeiçoamento deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 25 de março de 2009.

Deputado Fábio Faria

PROJETO DE LEI N.º 5.885, DE 2009

(Do Sr. Maurício Rands)

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.

DESPACHO: APENSE-SE À(AO) PL-4928/2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica estabelecido o prazo máximo de cinco anos para que os veículos automotivos fabricados no país obtenham uma redução no consumo de, no mínimo, quinze por cento em relação aos valores verificados no ano de publicação desta Lei.

Parágrafo único. Aplicam-se também aos veículos automotivos de fabricação estrangeira os mesmos limites de redução e prazos previstos neste artigo.

Art. 2º O INMETRO certificará, através de “Programa de Etiquetagem Veicular”, todos os veículos de que trata o art. 1º, classificando-os de acordo com a economia no consumo de combustível, medição que servirá de base para o cumprimento das metas de redução de consumo estabelecidas nesta lei.

Art. 3º O uso de Etiqueta ou Selo oriundo da certificação do INMETRO será de uso obrigatório a todos os veículos de que trata o art. 1º, cento e oitenta dias a partir da publicação da lei.

Art. 4º Os veículos que, após o prazo previsto, não obedecerem aos limites de redução de consumo ou ao “Programa de Etiquetagem Veicular” previstos nesta lei, não poderão receber licenciamento para circulação no país, até que se enquadrem nos limites de consumo estabelecidos.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O recente ciclo de desenvolvimento econômico do país, se, por um lado, trouxe mais prosperidade e conforto a boa parte da população antes desassistida, veio, por outro lado, acompanhado de um efeito não desejado: com o aumento da frota de veículos automotivos em circulação, aumentou, também, a emissão de gases poluentes atmosféricos, notadamente aqueles causadores do tão temido efeito estufa, causando um aumento do aquecimento global, de tão catastróficas consequências para toda a Humanidade.

Cremos que o projeto que ora apresentamos, que cria limites de consumo para os veículos automotivos, contribuirá para que, dentro de um breve

espaço de tempo, se possa atingir uma significativa redução na emissão de poluentes atmosféricos, sendo de grande valia para a preservação da saúde da população, da preservação da qualidade ambiental e também na luta pela mitigação dos devastadores efeitos das mudanças climáticas de todo o planeta.

Por outro lado, o referido projeto torna obrigatória a utilização de Etiqueta ou Selo de certificação emitido pelo INMETRO com a classificação do consumo de combustível daquele veículo, programa piloto que já vem sendo desenvolvido pelo INMETRO e por algumas montadoras, mais ainda restrito a certos modelos e de caráter não obrigatório.

Por isso, solicito o decisivo apoio dos nobres pares desta Casa para nossa proposição, pois, com sua transformação em Lei, estaremos agindo para garantir que o desenvolvimento econômico da atual sociedade brasileira se faça não às custas da agressão ambiental e de prejuízos a médio e longo prazo para as futuras gerações, mas que seja concretizado com responsabilidade e de maneira sustentável.

Sala das Sessões, em 26 de agosto de 2009.

Deputado MAURÍCIO RANDS

PROJETO DE LEI N.º 7.127, DE 2010

(Dos Srs. Luiz Carlos Hauly e Antonio Carlos Mendes Thame)

Dispõe sobre o consumo mínimo de combustível do veículo automotores e dá outras providências.

DESPACHO: APENSE-SE À (AO) PL 4928/2009.
--

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica vedada, a partir de primeiro de janeiro de 2016, a fabricação, importação, montagem ou encarroçamento em território nacional de veículos automotores de passeio zero quilômetro, cujo consumo médio por

tanque de combustível seja inferior a 14,5 km por litro, independentemente do combustível utilizado.

§ 1º. Na hipótese de veículos automotores, cujo funcionamento adota a tecnologia flex, permitindo o consumo de qualquer combustível, pelo menos um deles deverá propiciar o rendimento fixado no caput do presente artigo.

§ 2º A partir de 2017, progressivamente até 2020, os veículos que circularem em território nacional deverão aumentar em 5% percentual o limite fixado no caput do presente artigo.

Art. 2º As empresas responsáveis pela fabricação, importação, montagem ou encarroçamento dos veículos que descumprirem o disposto na presente Lei estarão sujeitas a uma multa de 20% sobre o valor de cada um deles.

Parágrafo único. O valor das multas aplicadas será destinado a Fundos Federais destinado ao combate à poluição.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição visa a assegurar a redução da emissão de gases, bem como reduzir o gasto dos contribuintes com combustível.

Nos Estados Unidos da América estão sendo adotadas medidas de igual natureza, que, segundo estatísticas da Agência Nacional de Segurança nos Transportes daquele país, a NHTSA, as novas regras de consumo permitirão economizar 1,8 milhão de barris de petróleo e reduzir em cerca de 1 bilhão de toneladas as emissões de gases de efeito estufa durante o período de uso dos veículos.

Assim, a adoção de medida semelhante em nosso país é de suma importância para o controle da poluição.

Além disso, tal medida exigirá um progresso tecnológico nos veículos que circulam no país.

Tal medida é salutar no combate a redução de emissão de gás carbônico, assegurando melhores condições de vida para a população.

Assim, conto com a aprovação de todos ao projeto de lei em apreço

Sala das Sessões, em 13 de abril de 2010.

Dep. Luiz Carlos Hauly
PSDB-PR

Dep. Antonio Carlos Mendes Thame
PSDB-SP

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

EMENDA ADITIVA Nº 1

Acrescente-se ao artigo 1º o inciso I com a seguinte redação:

“I – Ficam determinados para a frota utilizada pelo Governo Federal, os mesmos parâmetros e diretrizes estabelecidos nesta Lei”.

JUSTIFICATIVA

A emenda apresentada estabelece a adoção dos mesmos parâmetros e diretrizes para a frota utilizada pelo Governo Federal. Tal medida serve como exemplo e estimula para os demais setores, considerando a importância da proposição para o desenvolvimento sócio-econômico e sustentável de nosso país.

Além do caráter ambiental, a proposta aumentará a cadeia produtiva nacional de combustíveis renováveis, estimulando o crescimento da frota automotiva e da oferta no mercado de trabalho.

Sala da Comissão, em 22 de abril de 2009

ROSE DE FREITAS
DEPUTADA FEDERAL – PMDB/ES

EMENDA MODIFICATIVA Nº 2

Dê-se aos incisos I e II do artigo 4º a seguinte redação:

“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, dobrando tal percentagem em dez anos”.

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

JUSTIFICATIVA

Considerando a proposição do saudoso parlamentar, João Hermann, a emenda apresentada pretende aumentar o percentual de meta estabelecido pela proposição que dobra o número de veículos automotores movidos a combustíveis renováveis, entendendo que este não pode diminuir em 10% e sim, manter a proporcionalidade estabelecida.

O Projeto de Lei é de grande importância para o desenvolvimento sócio-econômico e sustentável de nosso país. Além de diminuir emissão de gases poluentes na atmosfera, aumentará a cadeia produtiva nacional de combustíveis renováveis, estimulando o crescimento da frota automotiva e da oferta no mercado de trabalho.

Sala da Comissão, em 22 de abril de 2009

ROSE DE FREITAS
DEPUTADA FEDERAL – PMDB/ES

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 CO₂, 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 bicomcombustíveis 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

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 8 dezembro de 2011.

Deputado Giovani Cherini
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 4.823/2009, e aprovou os PLs 4928/2009, 5885/2009, e 7127/2010, apensados, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Giovani Cherini.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Sarney Filho - Presidente, Arnaldo Jordy e Rebecca Garcia - Vice-Presidentes, Augusto Carvalho, Felipe Bornier, Giovani Cherini, Givaldo Carimbão, Irajá Abreu, Leonardo Monteiro, Márcio Macêdo, Ricardo Tripoli, Vilalba, Alfredo Sirkis, Antonio Carlos Mendes Thame, Fernando Ferro, Lauriete, Paes Landim e Valdir Colatto.

Sala da Comissão, em 28 de março de 2012.

Deputado SARNEY FILHO
Presidente

COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA

I – RELATÓRIO

Tem o projeto de lei em epígrafe o intuito de estabelecer parâmetros desejáveis para a frota automotiva nacional e determinar diretrizes de

ação do governo federal a fim de garantir o atingimento de metas tais como, por exemplo, a diminuição da emissão de poluentes atmosféricos, sobretudo nos grandes centros urbanos; estimular o desenvolvimento da produção de combustíveis renováveis, diminuindo a dependência do país em relação aos combustíveis de origem fóssil, e aumentar a produção de veículos automotores movidos a combustíveis de origem renovável, de maneira a atingir um total de cinquenta por cento do total de veículos produzidos no país, no prazo de dez anos, a partir da publicação da lei.

Justifica o nobre Autor sua intenção afirmando que, desde o início do Programa Nacional do Álcool (Proálcool), há mais de trinta anos, o Brasil tornou-se líder mundial na produção de combustíveis renováveis, dominando inteiramente sua tecnologia e gerando enormes vantagens para o país, tais como a criação e manutenção de milhares de empregos e a redução na emissão de poluentes atmosféricos.

Por isso mesmo, continua, é totalmente inaceitável que o país abandone o desenvolvimento de combustíveis renováveis e de veículos por eles alimentados, favorecendo o uso de automóveis movidos a combustíveis de origem fóssil, como a gasolina e o diesel.

Por tratarem de matéria análoga, isto é, da redução dos níveis de consumo de veículos automotores fabricados, importados ou montados no país, foram apensados à proposição os projetos de lei nº 4.928, de 2009, de autoria do Senhor Deputado FÁBIO FARIAS; nº, 5.885, de 2009, de autoria do Senhor Deputado MAURÍCIO RANDS, e nº 7.127, de 2010, do Senhor Deputado LUIZ CARLOS HAULY.

Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS), o projeto não logrou obter aprovação, ao contrário de seus apensos, que foram aprovados, na forma de Substitutivo oferecido pelo Relator, Deputado GIOVANI CHERINI.

Cabe-nos, agora, oferecer nosso Parecer em nome desta Comissão de Minas e Energia, onde, aberto o prazo regimentalmente previsto, não foram oferecidas emendas à proposição.

É o Relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Em que nos pese reconhecer como positivas as metas de redução da emissão de poluentes atmosféricos pela frota automotiva nacional, cremos que, por uma série de razões que discutiremos a seguir, o estabelecimento mandatório de cronogramas e metas de redução de consumo de combustíveis, bem como a fixação de percentuais mínimos de participação de determinado tipo de veículo na frota nacional não são os instrumentos mais adequados.

Em primeiro lugar, a estipulação dessa parametrização obrigatória restringe e engessa a atuação governamental, retirando-lhe a necessária flexibilidade para enfrentar situações e fatos que, muitas vezes, não estão restritos a nosso país, mas dependem fortemente da conjuntura internacional que, num mundo tão globalizado como o atual, está sujeita a uma série de instabilidades econômicas, políticas, ou até mesmo derivadas de fatores naturais, como bem o exemplificam as inúmeras catástrofes derivadas do clima e da atividade geológica de nosso planeta.

Ademais, é difícil, ou quase impossível, prever se, a despeito de novos investimentos, serão conseguidos ganhos tecnológicos suficientes para atingir a pretendida redução dos níveis de consumo de combustíveis e da emissão de poluentes atmosféricos, pois é necessário e forçoso lembrar que mesmo a máquina térmica ideal – impossível de se produzir, dadas as limitações das leis termodinâmicas da Física – resultaria em um desperdício de um terço da energia a ela fornecida.

Além disso, deve-se também ressaltar que a evolução tecnológica não segue, necessariamente, uma relação linear com o volume de recursos financeiros empregados em pesquisa e que, a cada ganho tecnológico obtido, fica ainda mais difícil alcançar um ganho maior.

Por fim, cabe observar que, dada a diferença de conteúdo energético entre os combustíveis de origem fóssil, notadamente gasolina e diesel, em relação ao etanol – que tem um poder calorífico equivalente a 65% a 70%, em relação à gasolina –, caso se faça a otimização dos motores automotivos para atingir valores menores de consumo de combustíveis em relação aos atuais, isso se fará, naturalmente, levando-se em consideração, mesmo nos motores *flex fuel*, utilizando-

se o combustível de melhor rendimento, que será o de origem fóssil, e se acarretará uma piora de rendimento em relação ao etanol, produzindo um efeito diametralmente oposto ao visado pelos projetos de lei ora analisados.

Portanto, em razão de tudo o que aqui se expôs, nada mais cabe a este Relator senão manifestar-se pela **rejeição** do Projeto de Lei nº 4.823, de 2009, de seus apensados, os projetos de lei nº 4.928, de 2009; nº 5.885, de 2009, nº 7.712, de 2010, e do Substitutivo aprovado pela Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, e solicitar de seus ilustres pares desta Comissão que o acompanhem em seu voto.

Sala da Comissão, em 13 de novembro de 2012.

Deputado CÉSAR HALUM (PSD/TO)

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Minas e Energia, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 4.823/2009, os Projetos de Lei nºs 4.928/2009, 5.885/2009 e 7.127/2010, apensados, e o Substitutivo da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, nos termos do Parecer do Relator, Deputado César Halum.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eduardo da Fonte - Presidente, Luiz Argôlo, José Rocha e Marcos Montes - Vice-Presidentes, Aracely de Paula, Camilo Cola, César Halum, Cleber Verde, Dimas Fabiano, Dudimar Paxiuba, Fernando Ferro, Fernando Jordão, Fernando Torres, Gabriel Guimarães, Luiz Alberto, Osmar Júnior, Rodrigo de Castro, Ronaldo Benedet, Rose de Freitas, Sandes Júnior, Vander Loubet, Wandenkolk Gonçalves, Weliton Prado, Alexandre Santos, Aline Corrêa, Antonio Imbassahy, Eliene Lima, Henrique Oliveira, Marcio Junqueira, Salvador Zimbaldi e Vitor Penido.

Sala da Comissão, em 17 de abril de 2013.

Deputado EDUARDO DA FONTE

Presidente

FIM DO DOCUMENTO