

PARECER N° , DE 2015

Da COMISSÃO ESPECIAL DO
DESENVOLVIMENTO NACIONAL, sobre o
Projeto de Lei do Senado nº 613, de 2015, de autoria
do Senador Donizeti Nogueira, que *altera a Lei nº
13.033/2014, que dispõe sobre a adição obrigatória
de biodiesel ao óleo diesel comercializado com o
consumidor final, para aumentar progressivamente
os percentuais de adição obrigatória de 7% para até
10%; estabelece que nas cidades com mais de 500 mil
habitantes é obrigatória a adição de 20%, em
volume, de biodiesel ao óleo diesel utilizado no
transporte público.*

SF/15462.77452-33

RELATOR: Senador **VALDIR RAUPP**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame da Comissão Especial do Desenvolvimento Nacional o Projeto de Lei do Senado nº 613, de 2015, de autoria do Senador Donizeti Nogueira.

O art. 1º do PLS nº 613, de 2015, modifica a Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, para estabelecer os percentuais de adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel, escalonados progressivamente em 8%, 9% e 10%. Determina, ainda, de forma obrigatória, que, nos municípios com mais de 500 mil habitantes, a adição será de 20% de biodiesel ao óleo diesel utilizado no transporte público e de até 30%, de forma facultativa, no transporte ferroviário, na navegação interior, em equipamentos e veículos destinados à extração mineral e à geração de energia elétrica, em tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola.

O art. 2º estabelece que a lei resultante do projeto entrará em vigor na data de sua publicação.

Nesta Casa, a proposição foi distribuída à análise das Comissões de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) e de Infraestrutura (CI). Na CMA, o projeto recebeu apenas uma emenda, de autoria do Senador José Medeiros.

Por força da aprovação do Requerimento nº 935, de 2015, que cria a Comissão Especial do Desenvolvimento Nacional, o projeto em tela é submetido a exame por esta Comissão.

II – ANÁLISE

Nos termos regimentais, compete a esta Comissão opinar sobre matérias atinentes à promoção do desenvolvimento nacional.

Não há norma constitucional que, no aspecto material, esteja em conflito com o teor da proposição em exame. Tampouco se verifica vício de injuridicidade, eis que a matéria inova no ordenamento jurídico.

No que diz respeito à técnica legislativa, o projeto observa as regras previstas na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, com as alterações promovidas pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001. Não há inclusão de matéria diversa do tema tratado na proposição, e a sua redação, a nosso ver, apresenta-se adequada.

Com relação ao mérito, o PLS nº 316, de 2015, aumenta, de forma escalonada, o percentual do biodiesel ao óleo diesel em 3%, ou seja, o percentual que é de 7% (B7) passará para 10% (B10).

O autor da proposição informa, na justificação do projeto, que *o óleo diesel é o combustível mais utilizado no Brasil e seu consumo está diretamente relacionado à atividade econômica. Segundo a Agência Nacional de Petróleo de Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), em 2014, o consumo de diesel foi de 60 bilhões de litros, o que representa 42% do total de combustíveis consumidos no país.* Destaca, ainda, que *além das vantagens econômicas, a ampliação do uso de biodiesel na matriz energética nacional traz também benefícios de ordem ambiental e na saúde pública.*

O Brasil é pioneiro na produção de biocombustíveis. Hoje, são produzidos anualmente cerca de 4,2 bilhões de litros de biodiesel, quantidade essa que atende à demanda. Mas existe, ainda, capacidade para aumentar a



SF/15462.77452-33



SF/15462.77452-33

produção em 7,4 bilhões de litros, o que significa que temos uma ociosidade média de 44%, já que existem no País 59 indústrias de biodiesel.

Muitos são os fatores que colaboram para o aumento do percentual do biodiesel previsto no projeto, mas dois deles merecem destaque: o econômico e o ambiental.

Quanto ao fator econômico, o setor do biodiesel já ocupa papel fundamental na atividade econômica do País. Conforme publicado na Revista Biodiesel em Foco, Ed nº 6, o Programa Nacional de Produção e Uso do Biodiesel – PNPB - *adquire a produção de mais de 250 mil agricultores familiares, triplicou a renda média desses mesmos agricultores em cinco anos e integra parte dessa produção agrícola à criação de gado, suínos e aves, reduzindo o custo de produção de alimentos e transformando, em 2015, 800 mil toneladas de resíduos agropecuários em energia.*

A produção de energias renováveis é um caminho sem volta. Os Estados Unidos são os maiores produtores de biodiesel no mundo; o Brasil ocupa o segundo lugar. No entanto, para atender o mercado doméstico, em 2014, o País precisou importar 11,3 bilhões de litros de diesel fóssil, no valor de 8,7 bilhões de dólares. Em caso de aumento do percentual do biodiesel, haveria uma diminuição na dependência externa em relação ao combustível importado, além de refletir positivamente no saldo da Balança Comercial Brasileira.

Em relação ao fator ambiental, a produção do biodiesel tem como matéria prima principal a soja, mas devido às pesquisas e às inovações na área, hoje também são fontes de matéria-prima a gordura bovina, o óleo de algodão, o óleo de fritura e outros, tais como a gordura de animais, o que contribui para uma destinação sustentável do subproduto da pecuária de corte.

As emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) na produção do biodiesel são 70% menores, se comparadas ao diesel fóssil, o que contribui para um meio ambiente mais saudável e equilibrado. Quando o Brasil passou a utilizar 7% (B7) do biodiesel no diesel, houve uma redução de 5% de CO₂, evitando, dessa forma, cerca de 9 milhões de toneladas de CO₂ lançadas na atmosfera. Assim, quanto maior o índice de biodiesel utilizado, menor a emissão de CO₂.

Como o biodiesel é isento de enxofre, que é um dos piores poluentes, o seu uso contribui diretamente para que a meta do governo



SF/15462.77452-33

brasileiro, recorrentemente anunciadas em eventos internacionais, seja atingida e o efeito estufa seja amenizado. Nesse sentido, por exemplo, em setembro do corrente ano, a Presidente Dilma Rousseff afirmou em Nova York o compromisso do Brasil em ter uma “boa meta” de redução de gases poluentes até 2030.

Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), são 7 milhões de pessoas que morrem todos os anos por causa da poluição do ar, ou seja, essa poluição é a causa de uma em cada oito mortes no planeta. Estudo feito por essa organização revela que 36 mil pessoas morreram no estado do Rio de Janeiro, entre 2006 e 2012, por doenças respiratórias relacionadas à poluição do ar. No Estado de São Paulo, entre 2006 e 2011, foram 99 mil mortes. Nesse sentido, o projeto ajuda a minimizar os problemas de saúde que afetam, principalmente, as populações dos centros urbanos.

A emenda apresentada pelo Senador José Medeiro estabelece que, nas cidades com mais de 200 mil habitantes, é obrigatória a adição de 20% de biodiesel ao óleo diesel utilizado no transporte público, ao invés das cidades com mais de 500 mil habitantes, conforme previsto no texto original do projeto. Portanto, a emenda é meritória e aperfeiçoa o projeto. No entanto, o ideal é que houvesse um escalonamento entre o número de habitantes e o prazo para implantação da percentagem do biodiesel prevista no projeto. Nesse sentido, acolhemos parcialmente a emenda do senador José Medeiros, na forma de emenda do relator.

Portanto, em decorrência da matéria ser extremamente oportuna e meritória tanto no aspecto econômico quanto no ambiental, ela merece ser acolhida.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 613, de 2015, com a aprovação parcial da Emenda nº 1 – CMA, na forma da seguinte emenda:

EMENDA Nº , DE 2015 - CEDN

O Art. 1-A do Projeto de Lei do Senado nº 613, de 2015, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 1-A É obrigatória a adição de 20% (vinte por cento), em volume, de biodiesel ao óleo diesel utilizado no transporte público:

I – nas cidades com mais de 500 mil habitantes, 6 meses após a data de promulgação desta Lei;

II – nas cidades com mais de 400 mil habitantes, 12 meses após a publicação desta Lei;

III – nas cidades com mais de 300 mil habitantes, 18 meses após a publicação desta Lei, observado o disposto nos incisos I e II;

IV – nas cidades com mais de 200 mil habitantes, 24 meses após a data de promulgação desta Lei, observado o disposto nos incisos I a III”.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SF/15462.77452-33