

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.*

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 613, 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

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 atmosféricos, o seu uso contribui diretamente para que a meta do

governo 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 causadores de efeito estufa 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 Medeiros 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. No entanto, entendemos que o ideal seria tornar autorizativa e não obrigatória a adição de mistura em percentual maior do que previsto em lei.

A senadora Gleisi Hoffmann apresentou emenda que escalona o prazo da adição da mistura do biodiesel ao óleo diesel em até 3 anos, sendo o aumento de 1% ao ano, e retira a obrigatoriedade da mistura no transporte urbano coletivo.

Com a finalidade de aperfeiçoar o projeto, apresentamos emenda que, após a publicação da lei, torna obrigatória a adição de biodiesel ao óleo diesel em 8% em até um ano, em 9% em até dois anos, e 10% em até 3 anos. Estabelecemos que para a adição do biodiesel ao óleo diesel são necessárias realizações de testes e ensaios em motores que validem a utilização da mistura. Por fim, autorizamos que, após a realização dos testes que elevam a adição do biodiesel em 10% e 15%, a mistura se tornará facultativa.

Assim, 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 do Senado nº 613, de 2015, e pelo acolhimento parcial da senadora Gleisi Hoffman, na forma da seguinte emenda:

EMENDA Nº 1 – CEDN

Dê-se ao Art. 1º do Projeto de Lei do Senado nº 613, de 2015, a seguinte redação:

Art. 1º A Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º Ficam estabelecidos os seguintes percentuais de adição obrigatória, em volume, de biodiesel ao óleo diesel vendido ao consumidor final, em qualquer parte do território nacional:

I – 8% (oito por cento), até 12 (doze) meses após a data de promulgação desta lei;

II – 9% (nove por cento), até 24 (vinte e quatro) meses após a data de promulgação desta lei;

III – 10% (dez por cento), até 36 (trinta e seis) meses após a data de promulgação desta lei.

.....(NR)

Art. 1-A Após a realização, em até 12 (doze) meses da promulgação desta lei, de testes e ensaios em motores que validem a utilização da mistura, fica autorizada a adição de até 10% (dez por cento), em volume, de biodiesel ao óleo diesel vendido ao consumidor final, em qualquer parte do território nacional, observado o disposto no inciso XI do Art. 2º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.

Art 1-B Após a realização, em até 36 (trinta e seis) meses da promulgação desta lei, de testes e ensaios em motores que validem a utilização da mistura, fica autorizada a adição de até 15% (quinze por cento), em volume, de biodiesel ao óleo diesel vendido ao consumidor final, em qualquer parte do território nacional, observado o disposto no inciso XI do Art. 2º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.

Parágrafo único. Realizados os testes previstos no caput deste artigo, fica o Conselho Nacional de Política Energética – CNPE autorizado a elevar a mistura obrigatória de biodiesel ao óleo diesel em até 15% (quinze por cento), em volume, em todo o território nacional.

Art. 1-C É facultada a adição e o uso voluntário de misturas com biodiesel, em quantidade superior ao percentual de sua adição obrigatória ao óleo diesel, no transporte público, 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 arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas, observado o disposto no inciso XI do Art. 2º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.”

Sala da Comissão, em 11 de novembro de 2015

Senador Otto Alencar, Presidente

Senador Valdir Raupp, Relator