



AVALIAÇÃO DE IMPACTO LEGISLATIVO

PL Nº 3.029/2011

**(DISPÕE SOBRE O USO DE BIODIESEL EM VEÍCULOS DE PASSEIO E
VEÍCULOS DE CARGA DE PEQUENO PORTE, E DÁ OUTRAS
PROVIDÊNCIAS.)**

ESTUDO

AGOSTO/2012



Câmara dos Deputados
Praça 3 Poderes
Consultoria Legislativa
Anexo III - Térreo
Brasília - DF

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO DA PROPOSIÇÃO	3
2. IDENTIFICAÇÃO DO CONTEXTO DE ATUAÇÃO DA PROPOSIÇÃO.....	4
3. OPÇÕES DE PROPOSIÇÕES	8
4. IDENTIFICAÇÃO DOS IMPACTOS INERENTES A CADA OPÇÃO	11
5. AVALIAÇÃO COMPARATIVA DAS OPÇÕES.....	15
6. ACOMPANHAMENTO E AVALIAÇÃO	16

©2012 Câmara dos Deputados.

Todos os direitos reservados. Este trabalho poderá ser reproduzido ou transmitido na íntegra, desde que citados(as) o(a) autor(a) e a Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados. São vedadas a venda, a reprodução parcial e a tradução, sem autorização prévia por escrito da Câmara dos Deputados.

Este trabalho é de inteira responsabilidade de seu(sua) autor(a), não representando necessariamente a opinião da Câmara dos Deputados.

AVALIAÇÃO DE IMPACTO LEGISLATIVO – PL N° 3.029/2011

1. APRESENTAÇÃO DA PROPOSIÇÃO

A proposição objeto da presente avaliação de impacto legislativo é o Projeto de Lei n° 3.029, de 2011, de autoria do ilustre Deputado AGUINALDO RIBEIRO, que apresenta o seguinte texto:

“PROJETO DE LEI N° 3.029, DE 2011

Dispõe sobre o uso de biodiesel em veículos de passeio e veículos de carga de pequeno porte, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica autorizado, em veículos de passeio e veículos de carga de pequeno porte, de produção nacional ou estrangeira, o uso de biodiesel puro (B100) como combustível automotivo.

Parágrafo único. Para os efeitos desta lei, entende-se como veículo de carga de pequeno porte aquele cuja capacidade líquida de carga não exceder a três toneladas.

Art. 2º O Poder Executivo baixará as normas necessárias à regulamentação do disposto nesta Lei.

Art. 3º Esta lei entra em vigor noventa dias após a data de sua publicação.”

A proposição em tela foi apresentada em 21 de dezembro de 2011. Em 31 de janeiro de 2012, foi distribuída, sob regime de tramitação ordinário, às Comissões de Minas e Energia – CME; de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CMADS; e de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC, sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões e terminativa pela CCJC, nos termos, respectivamente, dos arts. 24, II, e 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados. Quando da elaboração do presente trabalho, a proposição encontrava-se na CME, tendo entrado nessa Comissão em 1º de março de 2012.

2. IDENTIFICAÇÃO DO CONTEXTO DE ATUAÇÃO DA PROPOSIÇÃO

2.1. OBJETIVOS DA PROPOSIÇÃO

Analisando o texto da lei projetada e a sua justificção, a proposição tem por objetivos:

- 2.1.1. autorizar a comercialização e o uso, no País, de veículos de passeio e veículos de carga de pequeno porte, de produção nacional ou estrangeira, movidos a diesel (com a exigência de que empreguem biodiesel puro, B-100, como combustível – vide objetivo 2.1.2);
- 2.1.2. incentivar o uso do biodiesel, tendo como meta transformar o País no principal produtor mundial de biodiesel, (contribuindo para o crescimento da agroindústria voltada para a produção de biodiesel, ajudando a fixar o homem no campo, e gerando novos empregos e renda para a população brasileira); e
- 2.1.3. reduzir a emissão de gás carbônico e de poluentes particulados dos veículos movidos a diesel.

2.2. DEFINIÇÃO DOS PROBLEMAS QUE A NORMA ABORDA

2.2.1. Em relação ao objetivo 2.1.1

O Brasil é o único país no mundo onde o consumo de óleo diesel como combustível nos veículos automotores de passageiros de carga e de uso misto, nacionais e importados, com capacidade de transporte inferior a 1.000 kg (mil quilogramas), computados os pesos do condutor, tripulantes, passageiros e da carga, é proibido por ato do governo.

Inicialmente, o uso e a comercialização de veículos leves movidos a Diesel foram proibidos através da Portaria nº 346, de 19 de novembro de 1976, do antigo Ministério da Indústria e Comércio – MIC, que posteriormente foi substituída pela Portaria nº 16, de 29 de julho de 1993, do extinto Departamento Nacional de Combustível – DNC, do Ministério de Minas e Energia – MME. Essa portaria foi substituída pela Portaria¹ DNC nº 23, de 6 de junho de 1994, que continua válida até hoje.

A proibição original ocorreu em 1976. Nessa época, o País era extremamente dependente de petróleo e capital externos. Esta condição negativa foi agravada pelas duas crises do Oriente Médio (1973 e 1979), que provocaram o aumento do

¹Disponível na Internet, na página da Câmara dos Deputados, no endereço: <http://www.camara.gov.br/sileg/integras/409721.pdf>, consultado em 23/04/2012.

preço do barril de petróleo de US\$ 11,20 para US\$ 53,90, e o conseqüente aumento do endividamento brasileiro.

Premido pelas crises, o Brasil buscou soluções para reduzir a sua dependência do petróleo importado. Além da criação do Programa Nacional do Álcool – Proálcool, uma das medidas adotadas foi a proibição do uso e da comercialização de veículos de passageiros movidos a diesel.

Ressalte-se que essa medida foi eminentemente política, sem efeitos práticos, pois, na época, automóveis a diesel não eram fabricados no Brasil, e havia restrições à importação de veículos.

Ao longo do tempo duas razões contribuíram para a manutenção da proibição. A primeira é que o transporte público e de mercadorias no Brasil é feito primordialmente por via rodoviária, e emprega como principal fonte de energia o óleo diesel, de forma que o País é importador de óleo diesel, e aumentos no consumo nacional de óleo diesel têm reflexos negativos na balança comercial brasileira.

A segunda razão é a poluição decorrente da queima do óleo diesel por veículos, especialmente nas regiões metropolitanas, que poderia aumentar significativamente com a liberação do uso de motores a diesel para veículos com menos de 1.000 kg de carga total no Brasil.

2.2.2. Em relação ao objetivo 2.1.2

O uso do biodiesel puro B-100 como combustível veicular, em todo o mundo é experimental. Ainda não é possível o seu uso comercial. Questões tecnológicas, relativas à armazenagem do produto sem degradação, retirada segura de óxidos de nitrogênio (NOx), conservação de tanques e controle de reatividade são algumas das dificuldades a serem vencidas.

Historicamente, temos que a introdução do biodiesel na matriz energética nacional foi feita pela Lei nº 11.097, de 13 de janeiro de 2005, que estabeleceu em 5% (B-5) o percentual mínimo obrigatório de adição de biodiesel ao óleo diesel comercializado ao consumidor final, em qualquer parte do território nacional, fixando em oito anos o prazo para atendimento dessa exigência, a partir da publicação da Lei, ou seja, 13 de janeiro de 2013. Porém, a Resolução do Conselho Nacional de Política Energética – CNPE nº 3, de 23 de setembro de 2005, antecipou a vigência da mistura de 5% de biodiesel ao diesel nacional para 1º de janeiro de 2006. Esse percentual de mistura foi inicialmente aplicado em algumas localidades, e, desde 2010, está em vigor em todo o território nacional.

Com base no referido marco regulatório, a indústria de biodiesel tem se desenvolvido rapidamente no País. De acordo com informações do MME², em

² Boletim Mensal dos Combustíveis Renováveis, disponível na Internet, no endereço: http://www.mme.gov.br/spg/galerias/arquivos/publicacoes/boletim_mensal_combustiveis_renovaveis/Bol etim_DCR_nx_051_-_abril_de_2012.pdf, consultado em 02/05/2012.

2011, o Brasil produziu 2.673 mil m³ de biodiesel, possuindo, ao final do ano, capacidade instalada para produzir 6.130 mil m³, anuais³.

Por sua vez, a Alemanha tem uma capacidade instalada de produção de 5.454⁴ mil m³(ou 4.800 mil toneladas métricas⁵) de biodiesel anuais. Em 2011⁶, produziu, cerca de, 2.778 mil m³(ou 2.445 mil toneladas métricas) de biodiesel.

Contudo, a produção de biodiesel na Alemanha vem seguindo uma tendência de queda, desde 2007, quando as vendas anuais de biodiesel no país atingiram a marca de 3.773 mil m³ (3.200 mil toneladas métricas). Essa tendência de redução da produção se deve em parte à crise econômica mundial, que se iniciou em 2008 e ainda gera efeitos graves na economia da União Europeia; e às resistências impostas por ambientalistas ao uso de biocombustíveis a partir de junho de 2011 quando dez agências, entre as quais o Banco Mundial e o Programa Alimentar Mundial da ONU, pediram aos governos que cortassem apoio para os biocombustíveis, uma vez que eles pressionam o preço dos alimentos.

Enquanto isso, conforme dados do MME⁷, entre 2007 e 2011, a produção anual de biodiesel no Brasil cresceu de 404 mil m³ para os atuais 2.673 mil m³, apresentando, portanto, uma taxa média anual de crescimento de 60% no volume produzido.

Por essas razões, estima-se que em 2012, o Brasil se tornará o maior produtor, e também o maior consumidor mundial de biodiesel, independentemente de qualquer medida adicional de incentivo ao consumo ou à produção desse combustível.

Não obstante, discute-se o estabelecimento de novo marco regulatório do biodiesel que instituiria datas e condições para que, de 2013 a 2025, os percentuais de mistura de biodiesel com o diesel sejam ampliados, inicialmente, para 7%, em 2013, alcançando 20%, em 2025, de acordo com diretrizes a serem estabelecidas no Plano Nacional de Agroenergia – PNA 2012 - 2016, que está em elaboração no Ministério da Agricultura – MA, e deverá seguir a tendência de aumento do percentual de mistura de biodiesel de países da Europa e da América Latina (Argentina e Colômbia), que têm previsão de chegar a 2020 com 20% de mistura.

Ressalte-se que o aumento do consumo de biodiesel no Brasil implica o aumento dos subsídios a esse produto. Atualmente, o preço de venda do diesel adicionado com 5% de biodiesel (B-5) ao consumidor é de R\$ 2,10 (dois reais e dez centavos), enquanto nos leilões de compra de biodiesel promovidos pela ANP, de acordo

³ Idem nota 2 acima.

⁴ Considerando que a densidade média do biodiesel é de 0,88 toneladas métricas por metro cúbico.

⁵ De acordo com informações disponíveis na Internet, no endereço:

<http://www.biodieselbr.com/noticias/inter/alemanha/impostos-estrangulam-crescimento-biodiesel-alemao-270112.htm>, consultado em 02/05/2011.

⁶ De acordo com notícia disponível na Internet, no endereço:

<http://www.agra-net.com/portal2/home.jsp?template=pubarticle&artid=1331288462723&pubid=ag072>, consultado em 02/05/2012.

⁷ Idem nota 2 acima.

com dados do MME, o preço médio do biodiesel adquirido junto aos produtores é da ordem de R\$ 2,35 (dois reais e trinta e cinco centavos). Consequentemente, cada litro de biodiesel requer subsídios da ordem de R\$ 0,25 (vinte e cinco centavos). Assim, a produção de 2.673 mil m³ de biodiesel verificada em 2011, considerando que em um metro cúbico existem mil litros de biodiesel, exigiu, dos cofres públicos, subsídios diretos de aproximadamente R\$ 700 milhões (setecentos milhões de reais).

Considerando que o objetivo de transformar o Brasil no maior produtor mundial de biodiesel está praticamente atingido, e o aumento do percentual de mistura do biodiesel ao óleo diesel mineral é objeto de norma específica que trata a matéria de forma mais abrangente do que pretende a proposição em exame, julgamos que esse objetivo deve ser excluído da proposição em exame e não será desenvolvido na presente análise.

2.2.3. Em relação ao objetivo 2.1.3

A combustão do diesel resulta, além de monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrogênio (NOx) e hidrocarbonetos (HC), presentes na queima de qualquer combustível derivado de petróleo, e material particulado (MP), também chamado de fuligem, que é basicamente carbono puro resultante da falta de oxigênio suficiente para reagir na mistura com o combustível. Como este particulado tende a ficar suspenso no ar e ser inspirado pelos seres humanos e outros animais durante a respiração, ele se torna um problema ainda maior em grandes cidades, que possuem alta concentração de pessoas e veículos diesel dividindo o mesmo espaço.

Um dos principais responsáveis pela quantidade de material particulado emitido na combustão do óleo diesel é o teor de enxofre (S) que ele apresenta. Se a concentração desse elemento for elevada, as emissões de material particulado também serão elevadas, assim como as emissões de poluentes primários como dióxido de enxofre (SO₂) e trióxido de enxofre (SO₃), acarretando grandes prejuízos à saúde humana e ao meio ambiente, pois o enxofre ao se misturar com o vapor d'água presente na atmosfera dá origem às chamadas chuvas ácidas.

Nos países desenvolvidos, os teores de enxofre encontrados no diesel possuem níveis relativamente baixos. No Japão, o teor máximo permitido de enxofre no diesel é de 10 ppm (partes por milhão), ou 0,0001%. Todo o diesel comercializado na União Europeia passou, a partir de 2005, a ter concentração máxima de enxofre de 50 ppm de enxofre. Nos EUA, tais valores de concentração já haviam sido atingidos em 1993. Atualmente, os padrões americanos são da ordem de 15 ppm de enxofre.

Atualmente, no Brasil, de acordo com a Resolução ANP n° 65, de 9, de dezembro de 2011, podem ser comercializados três diferentes tipos de diesel automotivo, que diferem basicamente pelo teor de enxofre que apresentam, e pelas regiões onde são comercializados.

No que se refere à região em que são distribuídos, existem no país duas qualidades distintas de óleo diesel: o diesel interior e o diesel metropolitano

(comercializado num raio de até 40 km dos grandes centros).Atualmente, o diesel comercializado no interior possui 1.800 ppm de enxofre (S-1800) e o diesel metropolitano, em geral, possui no máximo 500 ppm de enxofre (S-500).

O terceiro tipo de diesel encontrado no País tem teor máximo de enxofre de 50 ppm (S-50), e sua comercialização, pelos postos revendedores de combustíveis, foi definida pela Resolução ANP nº 65, de 2011, para garantir o abastecimento dos novos veículos automotores produzidos a partir de 1º de janeiro de 2012 para atender o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE, fases L-6 e P-7, definidas, respectivamente, pelas Resoluções CONAMA nº 415, de 24 de setembro de 2009, e nº 403, de 11 de novembro de 2008.

A mesma Resolução ANP nº 65, de 2011, estabelece que, a partir de 1º de janeiro de 2013, o óleo diesel S-50 será substituído, integralmente, pelo óleo diesel S-10, e, a partir de 1º de janeiro de 2014, o óleo diesel S-1800 de uso rodoviário deverá ser totalmente substituído pelo óleo diesel S-500.

Observa-se, assim, que, em função do PROCONVE, os veículos diesel produzidos a partir de 1º de janeiro de 2012 deverão consumir o diesel S-50, e, a partir de 1º de janeiro de 2013, deverão consumir diesel S-10 (com teor de enxofre de 10 ppm ou, de 0,0001%), nível semelhante ao do diesel no Japão e inferior aos níveis praticados na União Europeia e nos EUA.

Conseqüentemente, a poluição produzida pelos veículos a diesel comercializados no País a partir de 1º de janeiro de 2012 deverá ser significativamente menor do que a daqueles veículos diesel comercializados anteriormente a essa data. E mesmo para esses, a quantidade de enxofre presente no diesel nacional será reduzida significativamente, produzindo bem menos poluição do que atualmente.

Considerando que a redução da poluição de veículos movidos a diesel é objetivo de norma específica que trata a matéria de forma mais abrangente do que pretende a proposição em exame, julgamos que esse objetivo deve ser excluído da proposição e não será desenvolvido na presente análise.

3. OPÇÕES DE PROPOSIÇÕES

Pesquisando no Sistema de Informações Legislativas – SISLEG da Câmara dos Deputados, observamos que tramitam na Câmara dos Deputados, com objetivos semelhantes ao objetivo 2.1.1 da proposição em exame, o Projeto de Lei nº 1.013, de 2011, e seu apenso, o Projeto de Lei nº 2.733, de 2011, que reproduzimos a seguir.

“PROJETO DE LEI Nº 1.013, de 2011

Dispõe sobre a fabricação e venda, em território nacional, de veículos utilitários movidos a óleo diesel, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É livre a fabricação e venda, em todo o território nacional, de veículos automotivos utilitários de médio porte movidos a óleo diesel.

Parágrafo único. Para os fins desta lei, entendem-se como veículos utilitários de médio porte os veículos automotivos de uso misto, para o transporte de cargas e passageiros, com peso superior a uma tonelada.

Art. 2º O Poder Executivo baixará as normas necessárias para a regulamentação desta Lei.

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

“PROJETO DE LEI Nº 2.733, DE 2011

Dispõe sobre a fabricação e venda, em território nacional, de veículos leves movidos a óleo diesel, para uso como táxis, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É livre a fabricação, venda e utilização, em todo o território nacional, de veículos automotivos leves, movidos a óleo diesel, para uso exclusivamente como táxis.

Parágrafo único. Para os fins desta lei, entendem-se como veículos automotivos leves os veículos automotivos de uso em transporte de passageiros.

Art. 2º Os veículos automotivos leves utilizados como táxis, nos termos do art. 1º, deverão atender aos limites máximos de emissão estabelecidos no art. 1º da Resolução nº 415, de 24 de setembro de 2009, do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama).

Art. 3º O Poder Executivo baixará as normas necessárias para a regulamentação desta Lei.

Art. 4º Esta lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação.”

Da leitura dessas proposições, com relação ao objetivo 2.1.1 da proposição em exame (autorizar a comercialização e o uso veículos de passeio e veículos de carga de pequeno porte, de produção nacional ou estrangeira, movidos a diesel), observa-se que o PL nº 1.013, de 2011, pretende liberar a fabricação e venda, em todo o território

nacional, de veículos automotivos utilitários de médio porte movidos a óleo diesel, sem detalhar se tais veículos teriam carga útil menor do que 1.000 kg, que seria a faixa de carga dos veículos que têm a comercialização e uso atualmente vedados pela Portaria DNC nº 23, de 6 de junho de 1994. Portanto, por não ter a mesma abrangência e empregar texto impreciso, que pode não gerar qualquer efeito sobre a proibição vigente, concluímos que o PL nº 1.013, de 2011, não serve como opção à proposição em análise.

Quanto ao PL nº 2.733, de 2011, verificamos que pretende liberar a fabricação, venda e utilização, em todo o território nacional, de veículos automotivos leves, movidos a óleo diesel, para uso exclusivamente como táxis. Essa proposição também não tem a mesma abrangência da proposição em análise e, portanto, não serve como alternativa a ela.

Ademais, lembramos que a Constituição Federal, em seu art. 5º, inciso II, estabelece que:

“Art. 5º.....

.....

II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;

.....”

Portanto, não existindo lei que estabeleça a proibição da comercialização de veículos de passeio e veículos de carga de pequeno porte, de produção nacional ou estrangeira, movidos a diesel, no Brasil, é forçoso concluir que a Portaria DNC nº 23, de 6 de junho de 1994, que estabeleceu tal proibição é inconstitucional.

Para reforçar nossa argumentação, observamos que, analogamente à situação de ausência de lei vedando a comercialização de veículos de pequeno porte movidos a diesel no Brasil, não há lei vedando ou autorizando a comercialização de veículos movidos a gasolina no País, nem de veículos pesados a diesel.

Pelas mesmas razões, não há necessidade da edição de lei autorizando a comercialização de veículos de passeio e veículos de carga de pequeno porte, de produção nacional ou estrangeira, movidos a diesel, no Brasil. Basta a edição de Decreto Legislativo suspendendo os efeitos da referida Portaria do DNC, que é flagrantemente inconstitucional.

Os mesmos argumentos se aplicam aos Projetos de Lei nº 1.013, de 2011, e nº 2.733, de 2011, anteriormente citados.

Assim, entendemos que como opções à proposição em exame, teríamos:

Opção 0: Não editar norma relativa ao tema.

Opção 1: Editar Decreto Legislativo suspendendo os efeitos da Portaria DNC nº 23, de 6 de junho de 1994.

4. IDENTIFICAÇÃO DOS IMPACTOS INERENTES A CADA OPÇÃO

Têm interesse direto na proposição em exame os seguintes Grupos de interesse:

- os fabricantes de veículos nacionais;
- os produtores de biodiesel;
- os consumidores de automóveis e veículos comerciais leves;
- os ambientalistas

Os impactos das opções aventadas na presente análise visualizados são os seguintes:

4.1. Impactos econômicos

Hipótese: Possível aumento da frota de veículos diesel do País, e consequente aumento do consumo de diesel e de biodiesel nacional.

Inicialmente, consideramos que a liberação da comercialização e uso de veículos leves movidos a diesel no País, não implicaria aumento do número de veículos fabricados no Brasil, pois, de acordo com dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA⁸, as fábricas nacionais já produzem veículos leves movidos a diesel para exportação, especialmente para a região do Mercosul, visto que nos demais países não há proibição semelhante à brasileira para a comercialização e uso de veículos leves movidos a diesel. Portanto, a referida liberação não implicaria a criação de novas linhas de produção. Adicionalmente, consideramos que os veículos diesel fabricados para o mercado nacional substituiriam seus assemelhados movidos a gasolina ou os chamados “flex fuel”.

Estudo⁹ do ramo brasileiro da Sociedade de Engenheiros Automotivos – SAE informa que:

“Pelas características construtivas, ligadas principalmente às pressões de combustão e ao sistema de injeção, o motor Diesel é mais durável e tem maior confiabilidade que um motor ciclo Otto equivalente, entretanto tem maior custo. Automóvel Diesel na Europa é, em média, 1.940,00 Euros mais caro que um similar Otto. Nos modelos de entrada, a diferença varia de 1.000 a 1.500 Euros.”

⁸ Vide Anuário da Indústria Automobilística Brasileira - 2011, disponível na Internet, no endereço: <http://www.anfavea.com.br/anuario.html>, consultado em 02/05/2011.

⁹ Disponível na Internet, no endereço: http://www.companhiadeimprensa.com.br/assessoria/carro_diesel/carro_diesel.html, consultado em 20/04/2012.

“Automóveis a Diesel com injeção direta de combustível, sistema *common rail* e controle eletrônico consomem em média 36% menos combustível do que o modelo a gasolina e 58% menos do que seu modelo a álcool, visto que um veículo a álcool consome em média 35% a mais que um veículo a gasolina.”

“Quando comparados com veículos convertidos para GNV, apresentam consumo em média 37% menor, já que um veículo convertido para GNV apresenta consumo 34% menor em relação ao álcool. A conversão para o GNV, por outro lado, gera perdas de mais de 10% nos valores de torque e potência dos motores.”

Com base nessas considerações, e empregando os valores de consumo na Europa de um automóvel equipado com motor Diesel ou Otto e os preços dos diversos combustíveis constantes da Tabela 1 abaixo, o estudo calcula o custo operacional (R\$/100 km) para veículos semelhantes empregando diferentes combustíveis e projeta os gastos adicionais com combustíveis, em relação ao veículo movido a diesel, quando são rodados 60.000 km, exibindo os resultados na Tabela 2, que também apresentamos a seguir.

Tabela 1 – Síntese de preços de combustíveis no Brasil, no período de 07a 13/02/2010.

DADOS BRASIL						
PRODUTO	UNIDADE	Nº DE	PREÇO AO CONSUMIDOR			
		POSTOS				
		PESQUISADOS	PREÇO MÉDIO	DESVIO PADRÃO	PREÇO MÍNIMO	PREÇO MÁXIMO
ÁLCOOL	R\$/l	7981	1,99	0,205	1,36	2,99
DIESEL	R\$/l	7032	1,99	0,109	1,69	2,75
GNV	R\$/m ³	532	1,602	0,161	1,259	2,39
GASOLINA	R\$/l	8248	2,614	0,142	2,04	3,33

O cálculo do preço médio foi ponderado de acordo com as vendas de combustíveis informadas pelas distribuidoras à ANP no ano de 2004, por meio do DCP (Demonstrativo de Controle de Produtos).

Tabela 2 – Comparação de custos por combustível

Combustível	Consumo l/100km	Vantagem do Diesel em consumo	Custo R\$/l	Custo R\$/100km	Vantagem do Diesel em custo	Custo a mais 60.000 km em relação ao Diesel ⁽⁵⁾
Diesel ⁽¹⁾	5,8	Referência	1,990	11,54	Referência	Referência
gasolina ⁽²⁾	9,1	36,0%	2,614	23,79	51,5%	7.347,24
álcool ⁽³⁾	13,9	58,4%	1,990	27,66	58,3%	9.671,40
GNV ⁽⁴⁾	9,2	37,0%	1,602	14,74	21,7%	1.917,84

Fonte: Leitfaden zu Kraftstoffverbrauch und CO₂. Verband der International Kraftfahrzeugehersteller e. V. – VDIK

1. Mégane 1,5l dC (76 kW / 103PS)
2. Mégane 1,6l 16V (82 kW / 112 PS)
3. Fonte: NETZ Engenheiros Associados
4. m³/100km - R\$/m³
5. Média de km anual percorrida por um taxi na cidade de São Paulo

Lembrando que um carro a diesel custa, em média, cerca de € 1.940 (mil novecentos e quarenta euros) a mais do que um similar com motor a gasolina, gás natural, ou “flex fuel”, e empregando uma taxa de cambio de € 1 equivalendo a R\$ 2,50, temos que o veículo a diesel da comparação da Tabela 2, exigiria um desembolso no momento da compra do veículo superior em, cerca de, R\$ 4.850,00 (quatro mil oitocentos e cinquenta reais).

Essa análise demonstra, nas condições de preços empregadas, que não haveria significativo atrativo econômico para que o consumidor nacional aderisse fortemente aos veículos leves movidos a diesel.

Acreditamos que o consumidor em geral, e especialmente taxistas e outros motoristas que rodam maiores percursos anualmente, prefeririam adquirir carros flex fuels, com possibilidade de uso de gás natural, pois tal escolha, além da maior flexibilidade na disponibilidade de combustíveis, resultaria num menor custo geral de transporte, considerando as despesas com a aquisição do veículo e com combustível ao longo da vida útil do veículo.

Buscando confirmar a hipótese supra, pesquisamos a produção e venda de veículos leves a diesel na Argentina¹⁰, onde a comercialização e uso desses veículos não sofrem restrições e observamos que, em 2010, de um total de 506.342

¹⁰ Anuário 2010 da Asociación de Fábricas de Automotores – ADEFA, versão em inglês, item Statistics, subitem Complementary Data, disponível na Internet, no endereço: http://www.adefa.com.ar/v2/anuario_2010/fscommand/complementary_data.pdf, consultado em 30/04/2012.

automóveis fabricados, apenas 15.527 eram a diesel, ou seja, apenas 3,06% dos automóveis fabricados na Argentina em 2010 eram movidos a diesel.

Creemos que o comportamento do consumidor brasileiro, por razões econômicas, será semelhante ao do consumidor argentino, de forma que não haverá, no mercado brasileiro, significativa procura por veículos leves movidos a diesel, na hipótese da liberação da sua comercialização e uso.

Eventualmente, pode ocorrer um pico inicial de procura por veículos leves a diesel, após a liberação da sua comercialização e uso, em função da novidade que se apresentaria ao consumidor, e em virtude de campanhas publicitárias que fabricantes fariam, para vender um produto mais caro. Contudo, cremos que tal movimento arrefeceria ao longo do tempo, considerando que a racionalidade econômica do consumidor se sobreporia à novidade.

Consequentemente, sendo pouco significativa a procura por veículos leves a diesel no Brasil, após a liberação da sua comercialização e uso, não deverá ocorrer impacto significativo no consumo de diesel no País, nem tampouco no consumo de biodiesel nacional. De forma que não deve ocorrer impacto significativo nas necessidades de importação de diesel, para atender ao mercado nacional, nem no montante de subsídios para produção de biodiesel nacional, para a mistura com o diesel mineral, mantido o percentual atual de 5% de mistura (B-5).

4.2. Impactos sociais

Hipótese: Aumentos no número de empregos nas fábricas de veículos, e na indústria do biodiesel, em decorrência do aumento do consumo de biodiesel.

Como vimos, não vislumbramos a necessidade de criação de novas linhas de produção nas fábricas de automóveis nacionais, pois o Brasil já produz veículos leves movidos a diesel para exportação, devendo ocorrer alguma substituição de produtos movidos a gasolina, ou flex fuels, para atender à demanda que deve decorrer da implementação da medida em análise.

Também, como não deve haver impacto significativo no consumo de diesel, nem de biodiesel nacional, não deve ocorrer alteração significativa no número de empregos da indústria de biodiesel brasileira em decorrência da adoção da medida em discussão.

4.3. Impactos ambientais

Hipótese: Aumento da poluição urbana, em virtude do aumento da frota nacional de veículos diesel e aumento da área plantada com oleaginosas para atender ao crescimento da demanda por biodiesel.

Inicialmente, lembramos que todos os veículos produzidos no Brasil estão submetidos às normas do PROCONVE, e para os veículos diesel produzidos a partir de 1º de janeiro de 2012, fases L-6 e P-7, essas normas são tão rígidas quanto às

normas europeias. Portanto, os níveis de poluição decorrentes da frota a diesel produzida no Brasil a partir de 2012 são significativamente menores do que a associada aos veículos diesel vendidos no País até fins de 2011.

Também, a frota de veículos leves movidos a diesel decorrente da adoção da medida em análise será relativamente pequena, como vimos anteriormente. Portanto, o potencial poluidor dessa frota é reduzido e o acréscimo por ela provocado no consumo nacional de biodiesel e, conseqüentemente, na área plantada de oleaginosas para produção de biodiesel, também deverá ser pouco significativo.

Em decorrência, não vislumbramos impactos ambientais significativos decorrentes da implementação da medida em avaliação.

5. AVALIAÇÃO COMPARATIVA DAS OPÇÕES

5.1. Opção 0: Não editar norma relativa ao tema.

- a) Benefícios: Empregar os recursos do Congresso Nacional em temas mais prioritários, com reflexos sociais, econômicos e ambientais mais relevantes.
- b) Custos: Permanecer o Congresso Nacional inerte frente à edição de regulamento autônomo por órgão do Poder Executivo, o que claramente fere o disposto na Constituição Federal, art. 5º, inciso II, situação que acarreta reflexos negativos para a imagem do Legislativo junto à população brasileira e para a percepção pelos demais países da solidez das instituições brasileiras.
- c) Horizonte temporal: Adotou-se um horizonte temporal de três anos para a tramitação da proposição no Congresso Nacional.

5.2. Opção 1: Editar Decreto Legislativo suspendendo os efeitos da Portaria DNC nº 23, de 6 de junho de 1994.

- a) Benefícios: Defesa da liberdade de escolha dos consumidores e reação do Legislativo à edição de regulamento autônomo por órgão do Poder Executivo, o que claramente fere o disposto na Constituição Federal, art. 5º, inciso II, situação que acarreta reflexos negativos para a imagem do Legislativo junto à população brasileira e para a percepção pelos demais países da solidez das instituições brasileiras.

- b) Custos: Empregar os recursos do Congresso Nacional em temas mais prioritários, com reflexos sociais, econômicos e ambientais mais relevantes.
- c) Horizonte temporal: O mesmo da Opção 0.

5.3. Proposição em exame – PL nº 3.029, de 2011

- a) Benefícios: Os mesmos da Opção 1.
- b) Custos: Além do mesmo custo da Opção 1, acrescenta-se o custo de adotar uma lei para se contrapor a regulamento autônomo do Poder Executivo, o que desatende ao Princípio da Homogeneidade das Formas, e possibilita ao Executivo vetar a lei projetada, enquanto que um Decreto Legislativo, para vigorar, independe do Poder Executivo.
- c) Horizonte de tempo: O mesmo da Opção 0 e da Opção 1.

Consideramos como opção mais indicada a segunda, ou seja, Editar Decreto Legislativo suspendendo os efeitos da Portaria DNC nº 23, de 6 de junho de 1994, que seria a opção mais favorável ao fortalecimento das instituições nacionais.

6. ACOMPANHAMENTO E AVALIAÇÃO

Tendo em vista os impactos normativos previstos no presente trabalho, se adotada a opção normativa recomendada, após a edição da norma, julgamos importante acompanhar os seguintes dados nacionais de vendas de veículos leves movidos a diesel, de consumo de diesel e biodiesel, os índices de poluição automotiva nas grandes metrópoles nacionais, os níveis de emprego na produção de veículos diesel e na indústria de biodiesel nacional. Esse acompanhamento deve se dar por um período de três anos após o qual a edição da norma citada deve ser reavaliado.

O prazo de três anos foi definido com base na hipótese de que ao nesse período, a “novidade” da possibilidade de aquisição de veículos leves movidos a diesel no Brasil terá sido ultrapassada e a racionalidade econômica dos compradores de automóveis deverá trazer os números relativos à aquisição deste tipo de veículos para níveis mais estáveis, possibilitando aferir as previsões do presente trabalho e, se necessário, definir medidas corretivas.