

# CÂMARA DOS DEPUTADOS

APENSADOS

AUTOR:  
(DO SR. JAQUES WAGNER)

Nº DE ORIGEM:

## EMENTA:

Dispõe sobre a conversão de motores a gasolina para utilização de Gás Natural Veicular ou para biomassa e seus derivados em veículos automotores a gasolina de frotas de taxis, e dá outras providências.

## DESPACHO:

01/12/1999 - (ÀS COMISSÕES DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE MINAS E ENERGIA; DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54); E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

## ENCAMINHAMENTO INICIAL:

AO ARQUIVO, EM 07/10/2000

## REGIME DE TRAMITAÇÃO ORDINÁRIA

COMISSÃO	DATA/ENTRADA
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /

## PRAZO DE EMENDAS

COMISSÃO	INÍCIO	TÉRMINO
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /

## DISTRIBUIÇÃO / REDISTRIBUIÇÃO / VISTA

A(o) Sr(a). Deputado(a): \_\_\_\_\_ Presidente: \_\_\_\_\_  
Comissão de: \_\_\_\_\_ Em: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_  
A(o) Sr(a). Deputado(a): \_\_\_\_\_ Presidente: \_\_\_\_\_  
Comissão de: \_\_\_\_\_ Em: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_  
A(o) Sr(a). Deputado(a): \_\_\_\_\_ Presidente: \_\_\_\_\_  
Comissão de: \_\_\_\_\_ Em: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_  
A(o) Sr(a). Deputado(a): \_\_\_\_\_ Presidente: \_\_\_\_\_  
Comissão de: \_\_\_\_\_ Em: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_  
A(o) Sr(a). Deputado(a): \_\_\_\_\_ Presidente: \_\_\_\_\_  
Comissão de: \_\_\_\_\_ Em: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_  
A(o) Sr(a). Deputado(a): \_\_\_\_\_ Presidente: \_\_\_\_\_  
Comissão de: \_\_\_\_\_ Em: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_  
A(o) Sr(a). Deputado(a): \_\_\_\_\_ Presidente: \_\_\_\_\_  
Comissão de: \_\_\_\_\_ Em: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_  
A(o) Sr(a). Deputado(a): \_\_\_\_\_ Presidente: \_\_\_\_\_  
Comissão de: \_\_\_\_\_ Em: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

PROJETO DE LEI Nº 2.162 DE 1999



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### PROJETO DE LEI Nº 2.162, DE 1999 (DO SR. JAQUES WAGNER)



Dispõe sobre a conversão de motores a gasolina para utilização de Gás Natural Veicular ou para biomassa e seus derivados em veículos automotores a gasolina de frotas de taxis, e dá outras providências.

(ÀS COMISSÕES DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE MINAS E ENERGIA; DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54); E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

### O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica autorizada a utilização de gás natural em veículos automotores e motores estacionários, obedecidas as normas e os procedimentos aplicáveis ao comércio deste combustível, estabelecidos em portaria do Ministro de Estado de Minas e Energia.

Parágrafo único: OS veículos automotores e motores estacionários deverão estar registrados e licenciados na forma da legislação vigente e possuir característica apropriadas para receber, armazenar e consumir o Gás Natural Veicular (GNV).

Art. 2º para efeito desta lei considera-se:

I- Características apropriadas ao atendimento das exigências técnicas, de segurança e ambientais, as normas editadas pelos seguintes órgãos:





- a) Agência Nacional do Petróleo (ANP);
- b) Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro);
- c) Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT);
- d) Departamento Nacional de Trânsito (Denatran);
- e) Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA);

II- Gás Natural Veicular, GNV, ***Gás Metano Fóssil originados de poços de petróleo ou de Gás;***

III- Biomassa e seus derivados toda e qualquer matéria **de origem vegetal** que após passar por processo físico-químico seja utilizada como fonte de energia;

Art. 3º Somente terão direito aos incentivos creditícios propostos nesta lei :

- I- frotas automotoras de uso múltiplo
- II- Frotas de taxis,
- III- Transportadora escolar,
- IV- taxistas autônomos
- V- Transporte escolar autônomos,
- VI- Revendedores Varejistas de Gás Natural Veicular

Parágrafo único : somente terão direito ao que dispõe o caput do artigo veículos a gasolina com até 7 (sete) anos de fabricação







Art. 4º A atividade de Revendedor Varejista de Gás Natural Veicular poderá ser exercida por empresas comerciais, em conformidade com as normas específicas baixadas pelo Ministério de Minas e Energia e Agência Nacional do Petróleo(ANP).

Parágrafo único : Atividade referida no caput do artigo será exercida preferencialmente em área já ocupada com a atividade de revendedor varejista de combustíveis líquidos derivados de petróleo e álcool combustível,

Art. 5º A atividade de revenda em varejo de Gás Natural Veicular é considerada de utilidade pública e caracteriza-se pela aquisição do produto da distribuidora e sua comercialização.

Art. 6º Os interessados que trata esta lei que implementarem a conversão dos motores a gasolina ou implantarem bombas de GNV, terão, junto às instituições oficiais de crédito federais e de seus agentes financeiros os seguintes incentivos creditícios:

I- Para as Frotas de veículos automotores:

a) aumento de 10% (dez por cento) no limite financiável de seus empreendimentos nas conversões de motores a gasolinas;

b)- redução de 15 %(quinze por cento) na menor taxa de juros vigente no mercado nos financiamentos do empreendimento podendo o pagamento ser parcelado em até 6 meses.



3





II- Para os proprietários de veículos autônomos de transporte de passageiros;

a) redução de 50% (cinquenta por cento) na menor taxa de juros vigente no mercado para a linha de crédito de financiamento para a conversão dos motores, podendo o pagamento ser parcelado em até 18 vezes.

III) Para os postos revendedores varejista de combustíveis líquidos derivados de petróleo e álcool combustível e Revendedores de Gás Natural Veicular :

a) aumento de 20% (vinte por cento) no limite financiável de seus empreendimentos na instalação de bombas ou de postos de Gás Natural Veicular;

b)- redução de 25 % (vinte cinco por cento) na menor taxa de juros vigente no mercado podendo o pagamento ser parcelado em até 24 meses.

Art. 7º O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social- BNDES destinará , a partir de 120 dias da promulgação desta lei, pelo menos 1% ( um por cento) de seu orçamento anual ao financiamento dos incentivos creditícios previstos nesta lei.

Art. 8º os beneficiados com os incentivos creditícios poderão repassar para o usuário a redução de gastos operacionais da sua atividade econômica no valor mínimo de 10 % (dez por cento).

Art. 9º A fiscalização dos atos previstos nesta lei ficarão a cargo dos seguintes órgão,:

I- Agência Nacional do Petróleo (ANP),

II- Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro),



4





III Departamento Nacional de Transito (Denatran)

IV- Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA)

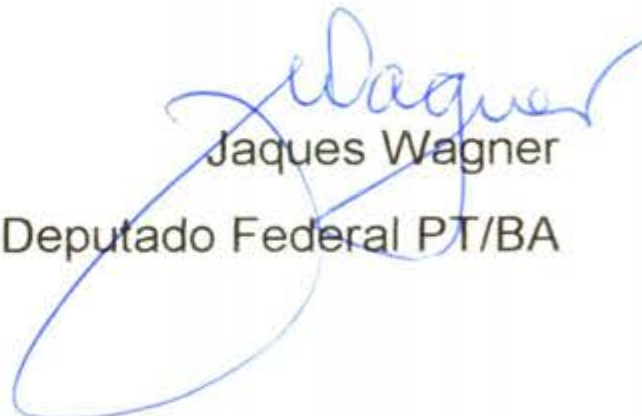
§ único: a fiscalização que trata o caput do artigo poderá ser exercida pelos órgãos estaduais ou municipais competentes através de convênio com os órgão federais de fiscalização.

Art. 10º O poder executivo regulamentará esta lei no prazo de 120 dias da data de sua promulgação.

Art. 11º esta Lei entra em Vigor na data de sua publicação

Art. 12º Revogam-se as disposições em contrário.

Sala das sessões, em 1 de dezembro 1999.

  
Jaques Wagner  
Deputado Federal PT/BA





## Justificativa

Todo o ser vivo reage com seu ambiente e produz resíduos. A menos que o ambiente possa dispô-los convenientemente, autodepuração, eles poderão interferir no ciclo vital e nos ciclos Biogeoquímicos do planeta.

Vivendo em comunidade o ser humano tem desenvolvido um *modus vivend* que produz grandes quantidades de subprodutos ou resíduos em forma de matéria ou energia. Este *modus vivend* tem profundo significado econômico, político, social e sanitário; tem afetado a saúde do próprio homem, seu conforto e segurança, sua riqueza e seu poder. Interferir neste processo é, na verdade, interferir na civilização, mas ignorar seus subprodutos é sem duvida de uma ingenuidade abissal pois estaremos ignorando uma ameaça a nossa sobrevivência.

A poluição ambiental pode ser considerada como a degradação do ambiente, resultante de atividades que direta ou indiretamente, entre outras coisas, prejudiquem a saúde, segurança e o bem estar das populações ou afetem as condições sanitárias do meio ambiente e lancem matéria ou energia em desacordo com os padrões de qualidade ambiental estabelecidos.

A poluição do ar atmosférico tem causado muitos efeitos agudos e crônicos à saúde do homem para se ter uma idéia os níveis excessivos de matéria particulada nas zonas urbanas são responsáveis por 300 a 700 mil mortes prematuras anualmente e cinquenta por cento dos casos de tosse crônica em crianças no mundo, ( *in The World Bank, Development Report 1993: Investing in Health. World Bank/Oxford University Press, New York 1993*)





As principais fontes de poluição atmosférica são os gases de escapamento de veículos, os rejeitos voláteis das indústrias, os resíduos gasosos das usinas termelétricas e os resíduos de aquecimentos urbanos em regiões frias.

Os dois principais efeitos danosos do desequilíbrio atmosférico são a chuva ácida e os oxidantes fotoquímicos.

A chuva ácida tem como consequência principal a dissolução da camada de cálcio existente no solo ocasionando com isso um enorme desequilíbrio na cadeia ecológica, ou sistema vivo.

Os oxidantes fotoquímicos são formados através da reação química entre os óxidos de Nitrogênio e Hidrocarbonetos sob a ação da radiação ultravioleta, este fenômeno da poluição também é conhecido como *smog fotoquímico*, seu efeito danoso está no desequilíbrio da respiração das folhas levando com isso ao aumento na geração dos gases estufa colaborando assim com o super aquecimento global.

A responsabilidade planetária do Brasil em relação à formulação de políticas e ações que minimizem o super aquecimento global é de uma clareza solar, entretanto, no caso brasileiro a introdução de mecanismos que levem à redução do uso de combustíveis não renováveis tem também um caráter de preocupação socioambiental local. Com o incentivo à conversão de motores a gasolina em motores a álcool ou a Gás Natural Veicular temos também o objetivo de consolidar o mercado de emprego no setor gásista do Brasil bem como aumentar a demanda por álcool combustível elevando assim o número de postos de trabalho na lavoura de cana de açúcar.

Outro aspecto socio-ambiental do projeto está relacionado com os taxistas que têm à sua margem de lucro reduzidas a cada dia devido ao atrelamento do preço da gasolina ao dólar e com o arroxo salarial que a classe média, maior usuário do serviço de taxis, vem passando nos últimos anos.

O projeto em questão propõe um incentivo creditício ao setor de transporte através de linha de crédito fornecida pelo BNDES com o intuito de proporcionar uma melhor condição financeira para os taxistas autônomos realizarem a conversão dos



74





CÂMARA DOS DEPUTADOS

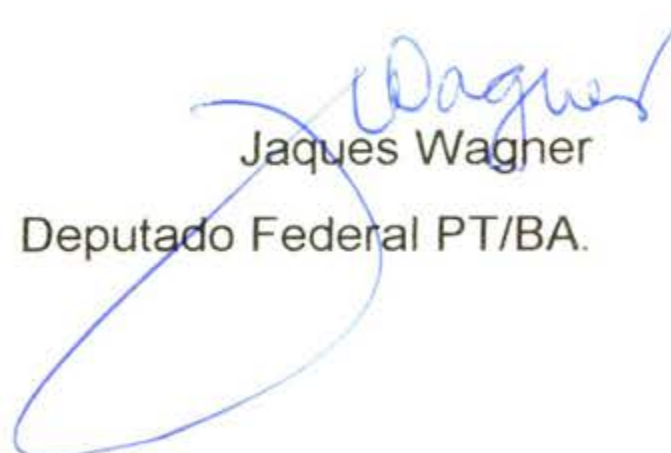


motores de seus veículos de gasolina para um combustíveis menos danoso ao meio ambiente e socialmente mais justo.

De acordo com o exposto contamos com o apoio dos ilustres pares desta casa para o aperfeiçoamento e aprovação desta iniciativa que visa elevar o nosso padrão de qualidade atmosférica em consonância com os anseios socio-ambientais da população brasileira.

Sala das sessões, em 28 de outubro de 1999.

01/12/99  
Z

  
Jaques Wagner  
Deputado Federal PT/BA.





PLENÁRIO - RECEBIDO	
Em	1 de 12 de 1999 às 18:49 hs
Nome	Delella
Ponto	3.204





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

## TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

### PROJETO DE LEI Nº 2.162/99

Nos termos do Art. 119, *caput*, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente da Comissão determinou a abertura e divulgação, na Ordem do Dia das Comissões, de prazo para recebimento de emendas (5 sessões), no período de 04/04/2000 a 10/04/2000. Esgotado o prazo, não foram apresentadas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 11 de abril de 2000.

  
Aurenilton Araruna de Almeida  
Secretário





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

## PROJETO DE LEI Nº 2.162, DE 1999

Dispõe sobre a conversão de motores a gasolina para utilização de Gás Natural Veicular ou para biomassa e seus derivados em veículos automotores a gasolina de frotas de taxis, e dá outras providências.

**Autor:** Deputado Jaques Wagner

**Relator:** Deputado Luiz Bittencourt

### I - RELATÓRIO

O PL 2.162/99, que ora analisamos quanto ao mérito, autoriza a utilização de gás natural em veículos automotores e motores estacionários, obedecidas as normas e os procedimentos aplicáveis ao comércio desse combustível estabelecidos em portaria do Ministério de Minas e Energia. Os veículos automotores e os motores estacionários devem estar registrados e licenciados na forma da legislação vigente e possuir características apropriadas para receber, armazenar e consumir o Gás Natural Veicular – GNV.

Conforme a proposição, terão direito a incentivos creditícios: frotas automotoras de uso múltiplo, frotas de táxis, transportadora escolar, taxistas autônomos, transporte escolar autônomo e revendedores varejistas de Gás Natural Veicular. Somente os veículos a gasolina com até 7 anos de fabricação podem utilizar-se dos incentivos creditícios propostos.

A atividade de revendedor varejista de Gás Natural Veicular será exercida, preferencialmente, em área já ocupada com a atividade de revendedor varejista de combustíveis líquidos derivados de petróleo e álcool

*42*





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

combustível e deve estar em conformidade com as normas específicas fixadas pelo Ministério de Minas e Energia e pela Agência Nacional do Petróleo.

O PL 2.162/99 prevê, como incentivos à conversão de motores a gasolina e à implantação de bombas de GNV, aumento no limite de financiamento e redução na taxa de juros referentes àquelas operações, determinando, ainda, que pelo menos 1% do orçamento anual do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES - sejam destinados ao financiamento dos incentivos previstos.

Apenso ao PL 2.162/99 encontra-se o PL 2.214/99, que obriga a utilização, pelas empresas concessionárias de transportes urbanos, de gás natural como combustível de suas frotas de veículos, em substituição ao óleo diesel, estabelecendo o prazo de dois anos para adaptação. Prevê aos infratores advertência e multa, bem como suspensão de atividades no caso de reincidência.

No prazo regimental, não houve apresentação de emendas às proposições em análise.

## II - VOTO DO RELATOR

O interesse pela utilização do gás natural como combustível de veículos automotores vem crescendo a cada dia. No Município de São Paulo, o uso do Gás Natural Veicular – GNV -, como vem sendo chamado esse combustível, de início restrito à frota municipal de transporte coletivo, vem sendo ampliado para táxis e outros veículos de transporte de passageiros. É o Rio, entretanto, que concentra o maior número de veículos movidos a gás, entre ônibus, taxis, frotas cativas e carros particulares, num total de 12 mil veículos leves movidos a gás. Atualmente, o combustível está disponível no Rio de Janeiro, São Paulo, Natal, Fortaleza, Maceió, Aracaju, Salvador, Recife, Vitória e Belo Horizonte.

O GNV é um combustível de queima limpa e excelente rendimento térmico, o que lhe confere vantagens econômicas e ambientais.

Os custos de manutenção de veículos movidos a GNV são inferiores aos de veículos que utilizam outros combustíveis. Com o uso desse combustível, os gastos são 60% menores comparados aos combustíveis





convencionais, álcool ou gasolina. O GNV também aumenta a vida útil das partes internas do motor e diminui a corrosão no escapamento.

Em relação ao meio ambiente, como a queima do combustível é mais completa, a emissão de poluentes do GNV é muito menor que a gasolina e o diesel. O GNV emite cerca de 70% menos de monóxido de carbono (CO), 87% menos de óxidos de nitrogênio e quantidades significativamente menores de gases tóxicos que a gasolina, além de não produzir aldeídos. O gás natural contém menos carbono por unidade de energia que qualquer outro combustível fóssil e, assim, produz menos emissões de CO<sub>2</sub>, aspecto altamente benéfico no controle do efeito estufa. Além disso, O GNV não é tóxico nem corrosivo e não contamina as águas do solo.

Outra vantagem comparativa do GNV é a segurança. Ao contrário da gasolina, o GNV dissipa-se na atmosfera em caso de acidente, e não no chão, evitando riscos de incêndio. Outro fator é que os cilindros de armazenagem do GNV são mais fortes que os reservatórios de gasolina e o sistema impede fugas ou perdas evaporativas. A alta temperatura de ignição e a limitada amplitude de flamabilidade tornam improvável a ignição ou combustão acidentais. O sistema de fornecimento de gás natural também apresenta um excelente registro de segurança. De acordo com dados do Departamento de Transporte dos Estados Unidos, os 2 milhões de quilômetros do sistema de transporte e distribuição de gás natural constituem a forma mais segura de transportar energia naquele país.

É por essas razões que o uso do gás natural como combustível veicular cresce a cada dia. Atualmente, mais de um milhão de veículos utilizam o GNV em todo o mundo, incluindo países como Itália (onde é usado desde 1940), França, Rússia, Japão, Indonésia, Filipinas, Canadá, Estados Unidos, México, Venezuela, Argentina, Nova Zelândia e Austrália.

Pelas vantagens ambientais e econômicas, justifica-se a adoção de medidas visando implementar a utilização do GNV em nosso País, como propõe o PL 2.162/99. Já em relação à obrigatoriedade do seu uso nas frotas de transporte urbano de passageiros, como previsto no PL 2.214/99, temos posição diversa pelos motivos que exporemos.

É certo que o GNV apresenta em seu favor menor contribuição que o diesel em termos de emissão de poluentes e de gases de efeito estufa. Entretanto, outros tipos de energia alternativa em uso ou em





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

desenvolvimento podem superar o GNV no aspecto ambiental. Além disso, não há viabilidade, a curto ou mesmo médio prazo, de oferecer o gás natural para o mercado consumidor de todos os municípios brasileiros.

Assim, votamos, quanto ao mérito, pela aprovação do PL 2.162/99 e pela rejeição do PL 2.214/99.

Sala da Comissão, em 17 de maio de 2000.

  
Deputado **Luiz Bittencourt**  
Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

## PROJETO DE LEI Nº 2.162 DE 1999

Dispõe sobre a conversão de motores a gasolina para utilização de Gás Natural Veicular ou para biomassa e seus derivados em veículos automotores a gasolina de frotas de táxis, e dá outras providências.

### COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

#### I - RELATÓRIO

Na reunião ordinária realizada hoje, durante a discussão do meu parecer ao Projeto de Lei nº 2.162/99, apresentei sugestão, a qual foi acatada pelo Colegiado, de nova redação, na forma da emenda em anexo, ao inciso IV, do Art. 9º, do Projeto, visando substituir o "Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA)" pelo "Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA)" tendo em vista que este é o órgão responsável pela fiscalização.

#### II - VOTO

Em decorrência, meu voto é favorável ao Projeto de Lei 2.162/99, com a emenda em anexo, e pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.214/99, apensado.

Sala da Comissão, 04 de outubro de 2000

Deputado   
**LUIZ BITTENCOURT**  
Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

## PROJETO DE LEI Nº 2.162 DE 1999

### EMENDA SUBSTITUTIVA Nº 01/2000

Dê-se ao inciso IV, do Art. 9º do Projeto a seguinte redação:

"Art. 9º....."

IV - Instituto Brasileiro dos Recursos Naturais Renováveis  
(IBAMA)"

Sala da Comissão em 04 de outubro de 2000.

Deputado   
Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

### PROJETO DE LEI Nº 2.162, DE 1999 (DO SR. JAQUES WAGNER)

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, em reunião ordinária realizada hoje, APROVOU unanimemente o Projeto de Lei nº 2.162/99, com emenda, e rejeitou o PL. nº 2.214/99, apensado, nos termos do parecer do relator, Deputado Luiz Bittencourt, com complementação de voto.

Estiveram presentes os Senhores Deputados, Salatiel Carvalho, Presidente, Celso Russomanno e Arlindo Chinaglia, Vice-Presidentes, Márcio Bittar, Ricarte de Freitas, Sebastião Madeira, Flávio Derzi, José Borba, Luiz Bittencourt, Ricardo Izar, Expedito Júnior, Luciano Pizzatto, Ronaldo Vasconcellos, Tilden Santiago, Fernando Gabeira, Fernando Zuppo, Pastor Valdeci Paiva, Duílio Pisaneschi, Maria Abadia, Vanessa Grazziotin, Fernando Ferro, Marcos Afonso e Fernando Coruja.

Sala da Comissão, em 04 de outubro de 2000.

Deputado **SALATIEL CARVALHO** (PMDB-PE)  
Presidente





CÂMARA DOS DEPUTADOS

**COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E  
MINORIAS**

**PROJETO DE LEI Nº 2.162/1999  
(DO SR. JAQUES WAGNER)**

**EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO  
Nº 1 - CDCMAM**

Dê-se ao inciso IV, do Art. 9º do Projeto a seguinte redação:

“Art. 9º .....

IV – Instituto Brasileiro dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA)”

Sala da Comissão, em 04 de outubro de 2000.

Deputado **SALATIEL CARVALHO**  
Presidente



**\*PROJETO DE LEI Nº 2.162-A, DE 1999**  
(DO SR. JAQUES WAGNER)

Dispõe sobre a conversão de motores a gasolina para utilização de Gás Natural Veicular ou para biomassa e seus derivados em veículos automotores a gasolina de frotas de taxis, e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias pela aprovação deste, com emenda, e pela rejeição do de nº 2.214/99, apensado (relator: DEP. LUIZ BITTENCOURT).

(ÀS COMISSÕES DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE MINAS E ENERGIA; DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54); E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

## S U M Á R I O

I - Projeto Inicial

II - Projeto apensado: PL 2.214/99

III - Na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias:

- termo de recebimento de emendas
- parecer do relator
- complementação de voto
- emenda oferecida pelo relator
- parecer da Comissão
- emenda adotada pela Comissão



## **CÂMARA DOS DEPUTADOS**

### **PROJETO DE LEI Nº 2.162-A, DE 1999**

(DO SR. JAQUES WAGNER)

Dispõe sobre a conversão de motores a gasolina para utilização de Gás Natural Veicular ou para biomassa e seus derivados em veículos automotores a gasolina de frotas de taxis, e dá outras providências.

(ÀS COMISSÕES DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE MINAS E ENERGIA; DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54); E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

## **S U M Á R I O**

I - Projeto Inicial

II - Projeto apensado: PL 2.214/99

III - Na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias:

- termo de recebimento de emendas
- parecer do relator
- complementação de voto
- emenda oferecida pelo relator
- parecer da Comissão
- emenda adotada pela Comissão



Publique-se.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Em 01 / 11 / 2000

Presidente

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

OFTP Nº 268/2000

Brasília, 04 de outubro de 2000

Senhor Presidente,

Comunico a Vossa Excelência, em cumprimento ao disposto no art. 58 do Regimento Interno, a apreciação, por este Órgão Técnico, do Projeto de Lei nº 2.162/1999.

Solicito a Vossa Excelência autorizar a publicação do referido projeto e do parecer a ele oferecido.

Respeitosamente,

Deputado **SALATIEL CARVALHO**  
Presidente

A sua Excelência o Senhor  
Deputado **MICHEL TEMER**  
Presidente da Câmara dos Deputados



SECRETARIA-GERAL DA MESA	
Recebido	Alexandra
Órgão	CCR N.º 3562/00 C
Data:	01/11/00 Hora: 17:30
Ass.:	Ponto: 5560





CÂMARA DOS DEPUTADOS

**COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**  
**TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS**  
**PROJETO DE LEI Nº 2.162-A/99**

Nos termos do art. 119, *caput*, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 30/03/01, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

**Sala da Comissão, em 6 de abril de 2001**

Ruy Omar Prudêncio da Silva  
Secretário



CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 2.162-A, DE 1999

Dispõe sobre a conversão de motores a gasolina para utilização de Gás Natural Veicular ou para biomassa e seus derivados em veículos a gasolina de frotas de táxis, e dá outras providências.

**Autor:** Deputado JAQUES WAGNER

**Relator:** Deputado PEDRO CHAVES

### I - RELATÓRIO

Sob análise desta Comissão o Projeto de Lei nº 2.162, de 1999, de autoria do Deputado Jaques Wagner. Trata-se de iniciativa que permite a utilização do gás natural em veículos automotores e motores estacionários, sob as condições que especifica. Cuida, além disso, de oferecer incentivos creditícios para os interessados na conversão de veículos a gasolina para gás natural e para os que desejam comercializar o GNV. Por derradeiro, dispõe sobre a fiscalização dos atos ali previstos.

O projeto foi examinado inicialmente pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, que o aprovou por unanimidade, observada uma emenda que substituíra o termo "Conselho Nacional de Meio Ambiente - CONAMA" por "Instituto Brasileiro dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA".

Não foram apresentadas emendas à proposição neste Colegiado.





Apensado ao projeto em questão, acha-se o Projeto de Lei nº 2.214, de 1999, proposto pelo Deputado Domiciano Cabral. A finalidade da propositura é tornar obrigatório o uso do gás natural como combustível pelas empresas de transportes urbanos. Também analisado primeiramente pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, a iniciativa não logrou aprovação naquele Colegiado.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 2.162-A, de 1999, cuida de estabelecer autorização para o uso do gás natural veicular nos veículos automotores. Cumpre dizer, todavia, que tal autorização há muito já foi concedida por quem de direito, o Poder Executivo, na forma do Decreto nº 1.787, de 12 de janeiro de 1996. Se assim não fosse, estariam na ilegalidade milhares de veículos movidos a GNV que circulam em algumas cidades brasileiras.

Por repetitivo, portanto, o cerne da proposta em nada contribui para o aperfeiçoamento da legislação setorial. De relevância notar, a respeito, que não somente o objeto da norma tomou-se emprestado do decreto há pouco citado, como também o texto empregado em vários dispositivos da iniciativa, o que soa mal, no mínimo.

A par da autorização já comentada, a proposição traz à debate incentivos creditícios para proprietários de frotas de táxis e de veículos de transporte escolar, bem como para taxistas e transportadores escolares autônomos que desejarem promover a conversão de seus veículos. Tais incentivos seriam estendidos, ainda, aos revendedores varejistas de gás natural veicular, para instalação de bombas desse combustível.

Em que pese a boa intenção do autor, no sentido de estimular o emprego de um combustível ambientalmente menos agressivo, necessário dizer que os incentivos propostos mostram-se inconsistentes do ponto de vista legal, o que certamente será realçado nos pareceres a serem produzidos





nas Comissões de Finanças e Tributação e de Constituição e Justiça e de Redação.

De toda sorte, não custa salientar que o limitado emprego do GNV, não só no país, como em todo mundo, está longe de associar-se às despesas com a conversão do sistema de alimentação e armazenagem dos veículos. Decorre, na verdade, de limitações técnicas inerentes ao uso desse combustível, entre as quais pode se citar a pequena autonomia, o peso e o volume do reservatório e a reduzida rede de postos de abastecimento, esta, por conta da indispensável conexão com o sistema dutoviário, único capaz de prover a distribuição do combustível a custos admissíveis.

Com relação ao Projeto de Lei nº 2.214, de 1999, duas impropriedades são bastantes para caracterizar sua inconveniência: de uma parte, como já apontado na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, é inviável oferecer-se o GNV para o mercado consumidor de todos os municípios brasileiros; de outra, a organização e gerência do transporte urbano deve ser matéria reservada ao ente municipal, este sim capaz de avaliar a necessidade da medida no âmbito de seu espaço geográfico.

Em face das razões aqui expostos, voto pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.162-A, de 1999, e, igualmente, pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.214, de 1999.

Sala da Comissão, em *16* de *maio* de 2001.

  
Deputado PEDRO CHAVES  
Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 2.162-B, DE 1999 (apensado o PL nº 2.214/99)

#### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 2.162-A/99 e o de nº 2.214/99, apensado, nos termos do parecer do relator, Deputado Pedro Chaves. O Deputado Carlos Santana apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os seguintes Deputados:

Philemon Rodrigues - Presidente, Ary Kara e Mauro Lopes - Vice-Presidentes, Chico da Princesa, Chiquinho Feitosa, Duílio Pisaneschi, Ildefonso Cordeiro, Márcio Matos, Romeu Queiroz, Sérgio Reis, Eliseu Resende, Neuton Lima, Paulo Gouvêa, Pedro Fernandes, Raimundo Santos, Asdrúbal Bentes, Damião Feliciano, Marcelo Teixeira, Pedro Chaves, Manoel Vitória, Telma de Souza, Almir Sá, Mário Negromonte, Gonzaga Patriota, Wanderley Martins e Lael Varella – titulares, e Candinho Mattos, Carlos Dunga, Saulo Pedrosa, Marcos Lima, Pedro Celso, Simão Sessim, João Sampaio e João Tota – suplentes.

Sala da Comissão, em 5 de dezembro de 2001

Deputado PHILEMON RODRIGUES  
Presidente





**Comissão de Viação e Transporte**

**Projeto de Lei 2162-A de 1999.**

Dispõe sobre a conversão de motores a gasolina para utilização de Gás Natural Veicular ou para biomassa e seus derivados em veículos automotores a gasolina de frotas de taxis, e da outras providências.

Autor: Deputado Jaques Wagner

Relator: Deputado Pedro Chaves

**Voto em Separado**

O Deputado Pedro Chaves, em seu relatório, afirma que a autorização para o uso do GNV, Gás Natural Veicular, já encontra-se regulada pelo Decreto 1787 de 12 de Janeiro de 1996. Argumento, o Ilustre Relator, que a matéria já encontra-se regulada "por quem de direito, o Poder Executivo" na forma do Decreto supra citado. Relata também que o "cerne da proposta em nada contribui para o aperfeiçoamento da legislação setorial". E que "De relevância notar, a respeito, que não somente o objeto da norma tomou-se emprestado do decreto há pouco citado, como também o texto empregado em vários dispositivos da iniciativa, o que soa mal, no mínimo." Diz ainda o deputado que "os incentivos propostos mostram-se inconsistentes do ponto de vista legal." Seguindo a trilha da desqualificação da propositura. Salienta o Relator que "o limitado emprego do GNV, não só no país, como em todo o mundo, está longe de associar-se às despesas com conversão do sistema de alimentação e armazenagem dos veículos. Decorre, na verdade, de limitações técnicas inerentes ao uso desse combustível, entre os quais pode se citar a pequena autonomia, o peso e o volume de reservatório e a reduzida rede de postos de abastecimento, esta, por conta da indispensável conexão com sistema dutoviário, único capaz de promover a distribuição do combustível a custos admissíveis."





quilômetros por litro de gasolina, fará 20 Km por metro cúbico de GNV, segundo dados do Centro de Avaliação Técnica Automotivo, CATA, (órgão técnico credenciado pelo Inmetro, em São Paulo, para avaliação de desempenho dos veículos movidas a GNV). Vale ressaltar que um veículo do tipo 1.0, que utiliza um cilindro de 15m<sup>3</sup>, terá uma autonomia de 300Km a um custo operacional de R\$ 10,95, enquanto que para o mesmo veículo movido a gasolina são necessários 22 litros a um custo de R\$ 33,00, para a mesma distância.

Com relação à afirmação de que "a reduzida rede de postos de abastecimento, esta, por conta da indispensável conexão com sistema dutoviário, único capaz de promover a distribuição do combustível a custos admissíveis", temos a esclarecer que no estado de São Paulo existem hoje 24 postos operando com GNV e no Rio de Janeiro 74 unidades. Ao contrário do que afirma o relator, este número não é superior devido ao alto custo de instalação de Bombas de abastecimento e não à falta de "citygates"- pontos de conexão com o sistema dutoviário- e, neste sentido, o PL prevê uma linha de crédito para a aquisição Bombas de abastecimento de GNV. Aliás, o relator com um desconhecimento abissal da legislação financeira em vigor afirma que "os incentivos propostos mostram-se inconsistentes do ponto de vista legal". Ora, Lei 9841 de 5 de outubro de 1999, Estatuto da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte, em seu artigo 15 determina que, literis:

*"Art. 15. As instituições financeiras oficiais que operam com crédito para o setor privado manterão linhas de crédito específicas para as microempresas e para as empresas de pequeno porte, devendo o montante disponível e suas condições de acesso ser expressas, nos respectivos documentos de planejamento, e amplamente divulgados."*

Como podemos notar não há ilegalidade em determinar, em lei, que uma instituição oficial abra linhas de crédito para este ou aquele empreendimento.





Por sua vez, cabe a União, de acordo com o art. 24, VI, §1º, estabelecer norma Gerais sobre proteção do meio ambiente e controle da poluição, matérias que também são objeto do projeto.

Com efeito, uso de gás natural e as demais matéria envolvidas no PL, sob pena de violação do princípio da reserva legal, só podem ser tratadas por lei. O Supremo Tribunal Federal já decidiu pela inconstitucionalidade dos chamados "Decretos Autônomos". Contudo, parte da doutrina admite, sempre que não houver lei, gize-se, que "matérias de lei" possam ser regulamentada por Decretos. Entretanto, tendo sido editada lei sobre a matéria, o Decreto automaticamente deixa de vigor ou ter validade. Vejamos a lição do saudoso Mestre Hely Lopes Meirelles<sup>1</sup>:

"Decreto independente o autônomo é o que dispõe sobre matéria ainda não regulada especificamente em lei. A doutrina aceita esses provimentos administrativos *praeter legem* para suprir a omissão do legislador, desde que não invadam as reservas da lei, isto é, as matérias que só por lei podem ser reguladas. Advirta-se, todavia, que os decretos autônomos ou independentes não substituem definitivamente a lei: suprem, apenas, a sua ausência, naquilo que pode ser provido por ato do Executivo, até que a lei disponha a respeito. Promulgada a lei, fica superado o decreto."

Quando o Decreto nº 1.787, de 12 de janeiro de 1996, foi editado, não havia ainda uma lei específica tratando da matéria. Posteriormente, o Congresso votou e o Presidente da República promulgou a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, que "*Dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências*". Essa lei, não temos dúvidas, ainda que não tenha tratada de forma detalhada do uso de Gás Natural, revogou tacitamente o

<sup>1</sup> Meirelles, Hely Lopes, Direito administrativo brasileiro, 16ª ed. RT, p. 154.





mencionado Decreto. Ainda que assim não fosse, o PL em tela é "lei específica" sobre a matéria, sendo um dos seus objetivos dar segurança jurídica para os usuários. Afinal, o Decreto é ato discricionário do Presidente da República, ou seja, pode ser revogado a qualquer tempo. Por último, o argumento de que teria havido "plágio" na elaboração do PL, haja vista a repetição de expressões do Decreto não tem a mínima sustentação. Primeiro, porque não existe "Direito Autoral" de texto normativo, como é o caso do Decreto citado. Segundo, porque princípios básicos de redação e técnica legislativa, que diga-se, foram adotados pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, recomendam, quando da necessidade de alteração das leis, a utilização do mesmos termos e expressões consagradas na legislação anterior. Vejamos o que diz o art. 12 da mencionada Lei:

"Art. 12. A alteração da lei será feita:

I - **mediante reprodução integral em novo texto**, quando se tratar de alteração considerável;

II - mediante revogação parcial; (Redação dada pela Lei Complementar nº 107, de 26.4.2001)

III - nos demais casos, por meio de substituição, no próprio texto, do dispositivo alterado, ou acréscimo de dispositivo novo, observadas as seguintes regras:" (grifos nosso)

Para que não reste dúvidas, vale esclarecer que todas as leis nova, inclusive a nossa Constituição Federal, foram fruto de textos normativos já consagrada em outras normas. Textos que foram atualizados ou, simplesmente, repetidos integralmente na nova lei.

Quanto as questões de ordem técnica abordadas pelo relator, com a devida vênia, demonstram um total desconhecimento de sua parte sobre a matéria em tela. Ao afirmar a baixa autonomia que o combustível GNV dá a um determinado veículo, faltou ao relator o conhecimento de que um veículo do tipo 1.0 que faça 14





Com devido respeito, o Ilustre Relator, não foi bem ao apontar eventuais vícios formais da proposta, demonstrando, ao que ao parece, desconhecer totalmente a teoria e os princípios que regem a elaboração legislativo, é o que demonstraremos a seguir.

O projeto em tela envolve e regula várias matérias. As principais são a utilização de energia (uso de gás natural) e a concessão de incentivos creditícios (atividade econômica). Além desses aspectos específicos, o PL envolve questões relacionadas com o meio ambiente e com o transporte de passageiros.

Todas essas matérias se inserem na competência legislativa da União, Estados e Municípios. Ou seja, são matérias que exigem e sempre exigiram lei (federal, estadual ou municipal) para sua regulação. No caso específico da Utilização do Gás Natural, entendem alguns que a União só poderia estabelecer normas gerais (aspecto, de fato, relevante, que poderia ter sido levantado pelo Relator). Não é o nosso entendimento. A Constituição Federal estabelece em vários dispositivos a competência da União para legislar sobre o tema. Assim é que o art. 22, IV, da nossa Lei Maior, preceitua:

"Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre;

I.....

IV - águas, **energia**, informática, telecomunicações e radiodifusão; (...)"  
(grifos nosso)

No mesmo dispositivo (art. 22, CF), o legislador estabeleceu também ser de competência privativa da União legislar sobre direito comercial (art. 22, I), política de crédito (art. 22, VII), trânsito e transporte (art. 22, XI), matéria abordadas no projeto.





Ademais o BNDES, que é uma instituição oficial, tem como função precípua "financiar a longo prazo os empreendimentos que contribuam para o desenvolvimento do país".

O texto de apresentação do BNDES na sua pagina da Internet é de uma clareza solar quanto ao seu papel social, diz o texto:

"Desde a sua fundação, em 1952, o BNDES vem financiando os empreendimentos industriais e de infra-estrutura, tendo marcante posição no apoio aos investimentos na agricultura, no comércio e serviço e nas micro, pequenas e médias empresas",.

Vale lembrar que o Relator não vislumbrou que o PL incentiva, também, a conversão de motores a gasolina em motores a álcool.

Ademais, é notória a falta de visão do relator no tocante aos benefícios aos usuários do transporte coletivo, uma vez que com a adoção das medidas propostas no PL 2162-A, (aprovado por unanimidade pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio ambiente e Minorias), haverá um impacto inédito na formação da planilha de custos operacionais, como demostramos neste Voto em Separado, o que resultará em uma diminuição das tarifas dos transportes de carga, escolar e de massa.

Neste sentido conclamamos os nobres Deputados pares a **Rejeitar o Relatório do PL 2162-A** apresentado nesta Comissão de Viação e Transportes.

Sala das Comissões 8 de Agosto de 2001.

**CARLOS SANTANA**  
Deputado Federal



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### PROJETO DE LEI Nº 2.162-B, DE 1999

(DO SR. JAQUES WAGNER)

Dispõe sobre a conversão de motores a gasolina para utilização de Gás Natural Veicular ou para biomassa e seus derivados em veículos automotores a gasolina de frotas de taxis, e dá outras providências.

(ÀS COMISSÕES DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE MINAS E ENERGIA; DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54); E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II, "g")

## S U M Á R I O

I - Projeto Inicial

II - Projeto apensado: PL.-2.214/99

III - Na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias:

- termo de recebimento de emendas
- parecer do relator
- complementação de voto
- emenda oferecida pelo relator
- parecer da Comissão
- emenda adotada pela Comissão

IV - Na Comissão de Viação e Transportes:

- termo de recebimento de emendas
- parecer do relator
- parecer da Comissão
- voto em separado



**\*PROJETO DE LEI Nº 2.162-B, DE 1999  
(DO SR. JAQUES WAGNER)**

Dispõe sobre a conversão de motores a gasolina para utilização de Gás Natural Veicular ou para biomassa e seus derivados em veículos automotores a gasolina de frotas de taxis, e dá outras providências; tendo pareceres: da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, pela aprovação deste, com emenda, e rejeição do de nº 2.214/99, apensado (relator: Dep. LUIZ BITTENCOURT); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação rejeição deste e do de nº 2.214/99, apensado (relator: DEP. PEDRO CHAVES).

(ÀS COMISSÕES DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE MINAS E ENERGIA; DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54); E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II, "g")

*\* Projeto inicial, projeto apensado (PL 2.214/99) e parecer da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias publicados no DCD de 05/10/00*

**PARECER DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

**S U M Á R I O**

- termo de recebimento de emendas
- parecer do relator
- parecer da Comissão
- voto em separado





CÂMARA DOS DEPUTADOS

(ME)

Ref. Of. nº 225/01 – CVT

Ciente. Transfira-se ao Plenário a competência para apreciar o PL nº 2.162-A/99, nos termos do art. 24, II, alínea “g”, do RICD. Oficie-se e, após, publique-se.

Em 04/03/02.

  
**AÉCIO NEVES**  
Presidente



Documento : 7411 - 2





CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Of. P-225/01

Brasília, 5 de dezembro de 2001

Senhor Presidente,

Comunico a Vossa Excelência que o **Projeto de Lei nº 2.162-A/99** (apensado o PL nº 2.214/99) - do Sr. Jaques Wagner – que “dispõe sobre a conversão de motores a gasolina para utilização de Gás Natural Veicular ou para biomassa e seus derivados em veículos automotores a gasolina de frotas de táxis, e dá outras providências”, inicialmente despachado às Comissões para **apreciação conclusiva**, nos termos do art. 24, II, do Regimento Interno, decaiu dessa condição, por ter recebido **pareceres divergentes** nas Comissões de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias e de Viação e Transportes e, em consequência, estará sujeito à apreciação do Plenário, com base na alínea "g" do inciso II do art. 24.

Atenciosamente,

  
Deputado PHILEMON RODRIGUES  
Presidente

A Sua Excelência o Senhor  
**Deputado AÉCIO NEVES**  
Presidente da Câmara dos Deputados

Lote: 79 Caixa: 94

PL N° 2162/1999

36

SECRETARIA - GERAL DA MESA	
Recebido	<i>Amorim</i>
Órgão	<i>C.O.P.</i> n.º <i>166/02</i>
Data:	<i>08/02/02</i> Hora: <i>3:15</i>
Ass:	<i>[Signature]</i> Ponto: <i>2751</i>



CCP

SGM/P nº 52/02

Brasília, 04 de março de 2002.

Senhor Presidente,

Reportando-me ao Ofício nº 225/01, datado de 05.12.01, referente à tramitação do Projeto de Lei nº 2.162--A/99, que *dispõe sobre a conversão de motores a gasolina para utilização de Gás Natural Veicular ou para biomassa e seus derivados em veículos automotores a gasolina de frotas de táxi, e dá outras providências*, informo a Vossa Excelência que, sobre o assunto, exarei o seguinte despacho:

"Ciente. Transfira-se ao Plenário a competência para apreciar o PL nº 2.162-A/99, nos termos do art. 24, II, alínea "g", do RICD. Oficie-se e, após, publique-se."

Colho o ensejo para renovar a Vossa Excelência protestos de elevado apreço e distinta consideração.

  
**AÉCIO NEVES**  
Presidente

A Sua Excelência o Senhor  
Deputado **PHILEMON RODRIGUES**  
Presidente da Comissão de Viação e Transportes  
N E S T A

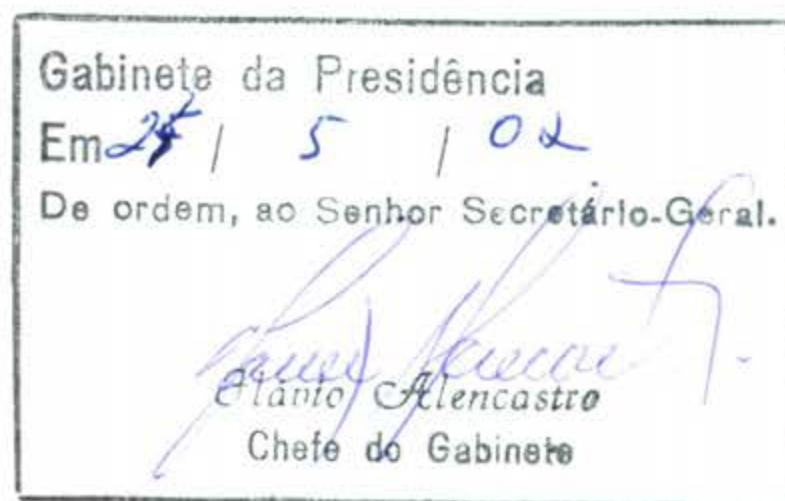




CÂMARA DOS DEPUTADOS

**COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA**

Ofício n.º 084



Brasília, 22 de maio de 2002.

Senhor Presidente,

Reporto-me ao Projeto de Lei nº 2.162-A, de 1999, do Sr. Jaques Wagner, que “dispõe sobre a conversão de motores a gasolina para utilização de gás Natural Veicular ou para biomassa e seus derivados em veículos automotores a gasolina de frotas de taxis, e dá outras providências”.

Informo que, em 13/12/2001, designei Relatora da Proposição a Deputada Rose de Freitas, que, ao deixar de ser membro deste Parlamento, não procedeu à devolução do Projeto a esta Comissão, extraviando-o. Ante o exposto, solicito a **reconstituição dos autos** da Proposição, para que esta venha a prosseguir sua tramitação.

Na oportunidade, apresento a V. Exa. meus protestos de consideração e apreço.

Deputado **Salvador Zimbaldi**  
Presidente

Exmo Sr.

Deputado **AÉCIO NEVES**

DD. Presidente da Câmara dos Deputados



Lote: 79  
Caixa: 94  
PL Nº 2162/1999  
38

SGM-SECRETARIA-GERAL DA MESA	
Protocolo de Recebimento de Documentos	
Origem: <u>Presidência</u>	RM: <u>1645/02</u>
Data: <u>24/05/09</u>	Hora: <u>11:25</u>
Ass.: <u>Ângela</u>	Ponto: <u>3491</u>



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Ref. Of. nº 84 – CME (PL nº 2.162-A, de 1999)

Defiro. Publique-se.

Em 05 / 06 / 02.

  
AÉCIO NEVES  
Presidente



Documento : 9910 - 1





CÂMARA DOS DEPUTADOS

## PROJETO DE LEI N.º 2.162-A, DE 1999

Dispõe sobre a conversão de motores à gasolina para utilização de Gás Natural Veicular ou para biomassa e seus derivados em veículos a gasolina de frota de táxis, e dá outras providências.

**Autor:** Deputado JAQUES WAGNER

**Relator:** Deputado Dr. HELENO

### I. RELATÓRIO

O Projeto de Lei n.º 2.162-A/99, de autoria do Deputado Jaques Wagner objetiva permitir a utilização do Gás Natural Veicular (GNV) em veículos automotores e motores estacionários sob condições específicas. Discorre, também, sobre o oferecimento de incentivos creditícios para os interessados na conversão de veículos à gasolina para Gás Natural, bem como para aqueles que desejam comercializar o GNV.

Apensado ao Projeto-de-lei 2.162/99 está o PL 2214/99 que obriga as concessionárias de transporte urbano utilizarem o Gás Natural Veicular em substituição ao óleo diesel num prazo de 2 (dois) anos.

O PL 2162-A/99 quando examinado pela Constituição de Defesa do consumidor, Meio ambiente e Minorias teve alterado o Art. 9º, inciso IV com a substituição do termo "Conselho Nacional de Meio ambiente" - CONAMA, por "Instituto Brasileiro dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA", ato aprovado por unanimidade. Em seguida a Comissão aprovou o PL 2.162-A/99, rejeitando o seu apenso PL 2214/99.

Na Comissão de Viação e Transportes o Projeto-de-Lei n.º 2162-A/99 e o seu apenso, Projeto-de-Lei 2214 foram examinados sendo ambos



72B0A5B833





rejeitados, com voto em separado do Deputado Carlos Santana, que não acompanhou os votos discordantes da Comissão.

Com relação à observação feita quanto à pequena autonomia apontada para os veículos movidos a GNV pergunto: Qual seria a autonomia adequada para um veículo automotivo? Em resposta poderia dizer que isso dependeria da rede de postos de abastecimento. É importante também destacar que cada um deles, mantém uma dualidade de combustível (gasolina/diesel-GNV), fato este que só lhe garante uma maior autonomia. Hoje, já é possível fazer o percurso Rio-São Paulo ou Rio-Belo Horizonte sem necessidade de se utilizar a reserva de combustível líquido.

O problema também aventando sobre a distribuição do GNV em áreas não servidas pelos dutoviários já está solucionado com a adoção das chamadas “Carretas-feixe de Tubulação” para transferência de gás em postos de abastecimento, o que ficou conhecido como “Gasoduto Móvel”, procedimento que já ocorre em alguns postos na cidade de Salvador/BA.

Com relação à fixação dos postos de abastecimento de GNV pelos diversos municípios brasileiros, os incentivos creditícios de que trata o presente projeto, aliado à demanda do produto (GNV) de cada região hão de fazer surgir, em curto espaço de tempo, esses postos de abastecimento.

É sempre bom lembrar que o Gás Natural Veicular (GNV) é um combustível totalmente limpo capaz de fazer até 20km com 1m<sup>3</sup>, segundo dados do Centro de Avaliação Técnica Automotiva, CATA, órgão técnico credenciado pelo INMETRO, para avaliação do desempenho dos veículos movidos a GNV. É interessante destacar que um veículo 1.0 (um ponto zero) que utiliza um cilindro de 15 m<sup>3</sup>, terá uma autonomia de 300km a um custo operacional de R\$ 10,95, enquanto que, para o mesmo veículo movido à gasolina seriam necessários 22 litros a um custo de R\$ 33,00, para a mesma distância.

O PL 2.162/99, ora em análise, autoriza a utilização de Gás Natural em veículos automotores e motores estacionários, obedecidas as normas e os procedimentos aplicáveis ao comércio desse combustível, estabelecidos em portaria do Ministério de Minas e Energia, sendo necessário que os veículos automotores e os motores estacionários estejam registrados e licenciados na forma da legislação vigente e possuir características apropriadas para receber, armazenar e consumir o Gás Natural Veicular – GNV.







De acordo com o Projeto, terão direito a incentivos creditícios: frotas automotoras de uso múltiplo; frotas de táxis; transportadora escolar; taxistas autônomos, transporte escolar autônomo e revendedores varejistas de Gás Natural Veicular.

Destaca o Projeto que somente os veículos à gasolina com até 7 (sete) anos podem utilizar-se dos incentivos creditícios propostos e que a atividade do Revendedor Varejista do Gás Natural Veicular será exercida, **preferencialmente**, em área já ocupada com a atividade de revendedor varejista de combustíveis líquidos derivados do petróleo e do álcool.

Quanto ao aspecto creditício, o PL 2.162/99 prevê, como incentivo à conversão de motores à gasolina e à implantação de Bombas de GNV, aumento no limite de financiamento e redução na taxa de juros referente àquelas operações, determinando, ainda, que pelo menos 1% do orçamento anual do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES – seja destinado ao financiamento dos incentivos previstos.

## II – VOTO DO RELATOR

O povo brasileiro descobriu, de repente, a grande importância do Gás Natural Veicular (GNV). De 20 mil veículos movimentados a Gás Natural em 1998, chegamos, em agosto do corrente ano, a mais de 375 mil unidades, devendo se atingir até o final do corrente ano a 450 mil. A previsão para o ano de 2005 é mais alvissareira, quando deveremos contar com um milhão de veículos circulando com o GNV. Atualmente o Brasil conta com a segunda maior frota do mundo, movida a Gás Natural Veicular, somente superada pela Argentina que conta com 750.000 veículos (posição de agosto de 2002). É interessante registrar que esse quadro brasileiro não conta com nenhum apoio governamental como financiamento ou outro qualquer tipo de incentivo.

O PL 2.162/99 visa corrigir, também, esse aspecto, cedendo incentivos creditícios ao uso do Gás Natural ou outros combustíveis de origem vegetal, em substituição a combustíveis mais poluentes, assegurando melhores condições ambientais às nossas cidades e, como consequência reduzindo a incidência de doenças pulmonares que afligem a nossa população.

Segundo trabalho publicado pelo Instituto Nacional de Tecnologia do MCT, é a seguinte a situação da frota de veículos no Brasil:







- A categoria automóveis, mais numerosa, representa 72,2% do total de veículos automotores, emitindo 53,9% de milhões de toneladas de Gás Carbônico (CO<sub>2</sub>); / ano.
- A Categoria Comerciais Leve, que inclui os veículos de uso misto “*pick ups*” e veículos leves de carga, participam com 8,5% dos veículos automotores, emitindo 15,3 milhões de CO<sub>2</sub>/ano; essas três categorias formadoras do sub-segmento de veículos leves emitem um total de 72 milhões de toneladas de Gás Carbônico (CO<sub>2</sub>)/ano, provocando o agravamento do já preocupante efeito estufa.
- Existem, ainda, a categoria caminhões que emitem 50,3 toneladas de CO<sub>2</sub>/ano, bem como a categoria ônibus, que gera 20,6 milhões de toneladas de gás carbônico anuais.

A Cidade de São Paulo é um triste exemplo dessa poluição. Há épocas em que o ar fica tão saturado que apenas determinados finais de placas de veículos são autorizados a circular. O número excessivo de veículos a diesel e à gasolina são os grandes vilões dessa grave situação.

Apensado ao PL 2162-A/99 encontra-se o PL 2.214/99 que obriga a utilização do GNV pelas empresas Concessionárias de Transportes Urbanos nas suas frotas, em substituição ao óleo diesel e que estabelece, também, um prazo de 2 (dois) anos para sua adaptação. A exemplo do que ocorreu nas Comissões de Defesa do Consumidor, Meio ambiente e Minorias e a de Viação e Transporte somos pela **REJEIÇÃO** desse apenso, fazendo a inclusão de uma EMENDA ao PL 2162-A/99, na qual incluímos, também, as Concessionárias de transporte urbano e de transporte de carga que desejarem utilizar em seus veículos o GNV, em substituição ao óleo diesel. A emenda estende, também, os incentivos previstos no PL 2162-A/99 às Concessionárias de transporte urbano e transporte de carga, optantes pelo GNV, bem como aquelas que optarem, também, pela implantação de Bombas de GNV.

A diminuição do consumo de óleo diesel, com a progressiva transformação dos motores diesel em GNV implicará numa diminuição da importação de petróleo, o que nos aproximará mais de nossa auto-suficiência no produto, uma vez que os transportes rodoviário urbano e o de carga utilizam apenas o diesel, que é o grande vilão de nossas importações de petróleo.







Um outro fator que nos levou à elaboração dessa EMENDA, além do chamado custo/benefício, prende-se ao fato de que o Brasil já fabrica e até exporta para a Europa, o motor GNV M447hLAG, da Mercedes Benz, para ônibus e caminhões.

A experiência com algumas poucas frotas convertidas tem mostrado grande redução de gastos com combustíveis, devido ao menor custo do GNV, como também à dificuldade de adulteração e extravio desse produto, gerando economias maiores que 60%, com impacto positivo na economia das empresas e do País.

Segundo a Fundação Getúlio Vargas – FGV – o Brasil dispõe hoje (agosto de 2002) de 708 oficinas de conversão que são responsáveis por 12 mil empregos. Estima a mesma Fundação que o setor poderá gerar mais 60 mil empregos, se aprovado o Projeto-de-Lei 2.162/99 ora analisado.

Por isso achamos ser este um momento histórico para esta Casa de Legisladores se posicionar a favor de um fato novo que está ocorrendo nos grandes centros urbanos – a procura pelo GNV – uma demanda que surgiu espontaneamente, de maneira imprevisível, levado pelos fatores de custo/benefício, segurança, no uso e limpeza na queima sendo, portanto, muito menos poluente.

Num exato momento em todos os olhos estão voltados para um problema que se agrava no dia-a-dia, qual seja, a poluição atmosférica, responsável por inúmeras transformações climáticas já sentidas em nosso planeta, causando uma gama de doenças, notadamente as respiratórias de fundo alérgico, não poderíamos ficar alheios a esse fato.

Por isso, diante da importância da matéria envolvida na proposição, resolvemos manifestar-nos pela **APROVAÇÃO** do Projeto-de-Lei n.º 2162-A/99, com a alteração do Art. 9º, inciso IV proposta pela Comissão de Defesa do Consumidor e Minorias, e a EMENDA que apresentamos e viemos defender junto aos Nobres Pares a procedência de nosso voto, **REJEITANDO** o PL 2.214, de 1999.

Sala das comissões, 08/11/2002



72B0A5B833





CÂMARA DOS DEPUTADOS

*Helene Augusta de Sá*  
Dr. HELENO  
Relator



72B0A5B833





CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA

Projeto de Lei nº 2162-A-99

### EMENDA ADITIVA Nº 01/2002

Dê-se aos artigos 1º, 3º e 4º do projeto a seguinte redação:

Artigo 1º - Fica autorizada a utilização de Gás Natural em veículos automotores e motores estacionários à gasolina e diesel, obedecidas as normas e procedimentos aplicáveis ao comércio desses combustíveis, estabelecido em portaria do Ministro de Estado de Minas e Energia.

Artigo 3º - .....

VII - Concessionárias de Transporte Urbano;

VIII – Concessionárias de Transporte de Carga;

Artigo 4º - A atividade de revendedor varejista de Gás Natural veicular poderá ser exercida por empresas comerciais e concessionárias de transporte urbano e transporte de carga, em conformidade com normas específicas baixadas pelo Ministério de Minas e Energia e Agência Nacional de Petróleo (ANP).

Sala das Comissões,

08/11/2002  
*Dr. Heleno*  
Dr. Heleno  
Relator



54C1342521





CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA

### PROJETO DE LEI Nº 2.162, DE 1999

#### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Minas e Energia, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.162/1999, com emenda, e pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.214/1999, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Dr. Heleno.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Salvador Zimbaldi - Presidente, Ailton Dipp, Antonio Feijão, Dr. Heleno, Fernando Ferro, Francisco Garcia, Juquinha, Luiz Sérgio, Marcos Lima, Moreira Ferreira, Olimpio Pires, Paulo Feijó, Vadão Gomes, Edinho Bez, Eliseu Resende, Gilberto Kassab, Márcio Fortes e Ricardo Barros.

Sala da Comissão, em 20 de novembro de 2002.



Deputado SALVADOR ZIMBALDI  
Presidente





## **EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO**

### **AO PROJETO DE LEI Nº 2.162, DE 1999**

**Dê-se aos artigos 1º, 3º e 4º do projeto a seguinte redação:**

**Art. 1º.** Fica autorizada a utilização de Gás Natural em veículos automotores e motores estacionários à gasolina e diesel, obedecidas as normas e procedimentos aplicáveis ao comércio desses combustíveis, estabelecido em portaria do Ministro de Estado de Minas e Energia.

**Art. 3º.** .....

**VII -** Concessionárias de Transporte Urbano;

**VIII –** Concessionárias de Transporte de Carga.

**Art. 4º.** A atividade de revendedor varejista de Gás Natural veicular poderá ser exercida por empresas comerciais e concessionárias de transporte urbano e transporte de carga, em conformidade com normas específicas baixadas pelo Ministério de Minas e Energia e Agência Nacional de Petróleo (ANP).

Sala das Comissões, 20 de novembro de 2002.



Deputado **Salvador Zimbaldi**  
Presidente





CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA

Ofício n.º 180

Brasília, 20 de novembro de 2002.

Senhor Presidente,

Tenho a honra de dirigir-me a V. Exa. para comunicar que este Órgão Técnico, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente, com emenda, o Projeto de Lei nº 2.162, de 1999, do Sr. Jaques Wagner, e rejeitou o Projeto de Lei nº 2.214/1999, apensado.

Solicito a V. Exa., nos termos regimentais, que seja autorizada a publicação da referida proposição, com o respectivo parecer.

Na oportunidade, apresento a V. Exa. meus protestos de consideração e apreço.

Deputado **Salvador Zimbaldi**

Presidente

Exmo Sr.

Deputado **AÉCIO NEVES**

DD. Presidente da Câmara dos Deputados





CÂMARA DOS DEPUTADOS



## PROJETO DE LEI N.º 2.162-A, DE 1999

Dispõe sobre a conversão de motores à gasolina para utilização de Gás Natural Veicular ou para biomassa e seus derivados em veículos a gasolina de frota de táxis, e dá outras providências.

**Autor:** Deputado JAQUES WAGNER

**Relator:** Deputado Dr. HELENO

### I. RELATÓRIO

O Projeto de Lei n.º 2.162-A/99, de autoria do Deputado Jaques Wagner objetiva permitir a utilização do Gás Natural Veicular (GNV) em veículos automotores e motores estacionários sob condições específicas. Discorre, também, sobre o oferecimento de incentivos creditícios para os interessados na conversão de veículos à gasolina para Gás Natural, bem como para aqueles que desejam comercializar o GNV.

Apensado ao Projeto-de-lei 2.162/99 está o PL 2214/99 que obriga as concessionárias de transporte urbano utilizarem o Gás Natural Veicular em substituição ao óleo diesel num prazo de 2 (dois) anos.

O PL 2162-A/99 quando examinado pela Constituição de Defesa do consumidor, Meio ambiente e Minorias teve alterado o Art. 9º, inciso IV com a substituição do termo "Conselho Nacional de Meio ambiente" - CONAMA, por "Instituto Brasileiro dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA", ato aprovado por unanimidade. Em seguida a Comissão aprovou o PL 2.162-A/99, rejeitando o seu apenso PL 2214/99.

Na Comissão de Viação e Transportes o Projeto-de-Lei n.º 2162-A/99 e o seu apenso, Projeto-de-Lei 2214 foram examinados sendo ambos



72B0A5B833





CÂMARA DOS DEPUTADOS



rejeitados, com voto em separado do Deputado Carlos Santana, que não acompanhou os votos discordantes da Comissão.

Com relação à observação feita quanto à pequena autonomia apontada para os veículos movidos a GNV pergunto: Qual seria a autonomia adequada para um veículo automotivo? Em resposta poderia dizer que isso dependeria da rede de postos de abastecimento. É importante também destacar que cada um deles, mantém uma dualidade de combustível (gasolina/diesel-GNV), fato este que só lhe garante uma maior autonomia. Hoje, já é possível fazer o percurso Rio-São Paulo ou Rio-Belo Horizonte sem necessidade de se utilizar a reserva de combustível líquido.

O problema também aventando sobre a distribuição do GNV em áreas não servidas pelos dutoviários já está solucionado com a adoção das chamadas "Carretas-feixe de Tubulação" para transferência de gás em postos de abastecimento, o que ficou conhecido como "Gasoduto Móvel", procedimento que já ocorre em alguns postos na cidade de Salvador/BA.

Com relação à fixação dos postos de abastecimento de GNV pelos diversos municípios brasileiros, os incentivos creditícios de que trata o presente projeto, aliado à demanda do produto (GNV) de cada região hão de fazer surgir, em curto espaço de tempo, esses postos de abastecimento.

É sempre bom lembrar que o Gás Natural Veicular (GNV) é um combustível totalmente limpo capaz de fazer até 20km com 1m<sup>3</sup>, segundo dados do Centro de Avaliação Técnica Automotiva, CATA, órgão técnico credenciado pelo INMETRO, para avaliação do desempenho dos veículos movidos a GNV. É interessante destacar que um veículo 1.0 (um ponto zero) que utiliza um cilindro de 15 m<sup>3</sup>, terá uma autonomia de 300km a um custo operacional de R\$ 10,95, enquanto que, para o mesmo veículo movido à gasolina seriam necessários 22 litros a um custo de R\$ 33,00, para a mesma distância.

O PL 2.162/99, ora em análise, autoriza a utilização de Gás Natural em veículos automotores e motores estacionários, obedecidas as normas e os procedimentos aplicáveis ao comércio desse combustível, estabelecidos em portaria do Ministério de Minas e Energia, sendo necessário que os veículos automotores e os motores estacionários estejam registrados e licenciados na forma da legislação vigente e possuir características apropriadas para receber, armazenar e consumir o Gás Natural Veicular – GNV.



72B0A5B833





CÂMARA DOS DEPUTADOS



De acordo com o Projeto, terão direito a incentivos creditícios: frotas automotoras de uso múltiplo; frotas de táxis; transportadora escolar; taxistas autônomos, transporte escolar autônomo e revendedores varejistas de Gás Natural Veicular.

Destaca o Projeto que somente os veículos à gasolina com até 7 (sete) anos podem utilizar-se dos incentivos creditícios propostos e que a atividade do Revendedor Varejista do Gás Natural Veicular será exercida, **preferencialmente**, em área já ocupada com a atividade de revendedor varejista de combustíveis líquidos derivados do petróleo e do álcool.

Quanto ao aspecto creditício, o PL 2.162/99 prevê, como incentivo à conversão de motores à gasolina e à implantação de Bombas de GNV, aumento no limite de financiamento e redução na taxa de juros referente àquelas operações, determinando, ainda, que pelo menos 1% do orçamento anual do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES – seja destinado ao financiamento dos incentivos previstos.

## II – VOTO DO RELATOR

O povo brasileiro descobriu, de repente, a grande importância do Gás Natural Veicular (GNV). De 20 mil veículos movimentados a Gás Natural em 1998, chegamos, em agosto do corrente ano, a mais de 375 mil unidades, devendo se atingir até o final do corrente ano a 450 mil. A previsão para o ano de 2005 é mais alvissareira, quando deveremos contar com um milhão de veículos circulando com o GNV. Atualmente o Brasil conta com a segunda maior frota do mundo, movida a Gás Natural Veicular, somente superada pela Argentina que conta com 750.000 veículos (posição de agosto de 2002). É interessante registrar que esse quadro brasileiro não conta com nenhum apoio governamental como financiamento ou outro qualquer tipo de incentivo.

O PL 2.162/99 visa corrigir, também, esse aspecto, cedendo incentivos creditícios ao uso do Gás Natural ou outros combustíveis de origem vegetal, em substituição a combustíveis mais poluentes, assegurando melhores condições ambientais às nossas cidades e, como consequência reduzindo a incidência de doenças pulmonares que afligem a nossa população.

Segundo trabalho publicado pelo Instituto Nacional de Tecnologia do MCT, é a seguinte a situação da frota de veículos no Brasil:







CÂMARA DOS DEPUTADOS



- A categoria automóveis, mais numerosa, representa 72,2% do total de veículos automotores, emitindo 53,9% de milhões de toneladas de Gás Carbônico (CO<sub>2</sub>); / ano.
- A Categoria Comerciais Leve, que inclui os veículos de uso misto “*pick ups*” e veículos leves de carga, participam com 8,5% dos veículos automotores, emitindo 15,3 milhões de CO<sub>2</sub>/ano; essas três categorias formadoras do sub-segmento de veículos leves emitem um total de 72 milhões de toneladas de Gás Carbônico (CO<sub>2</sub>)/ano, provocando o agravamento do já preocupante efeito estufa.
- Existem, ainda, a categoria caminhões que emitem 50,3 toneladas de CO<sub>2</sub>/ano, bem como a categoria ônibus, que gera 20,6 milhões de toneladas de gás carbônico anuais.

A Cidade de São Paulo é um triste exemplo dessa poluição. Há épocas em que o ar fica tão saturado que apenas determinados finais de placas de veículos são autorizados a circular. O número excessivo de veículos a diesel e à gasolina são os grandes vilões dessa grave situação.

Apensado ao PL 2162-A/99 encontra-se o PL 2.214/99 que obriga a utilização do GNV pelas empresas Concessionárias de Transportes Urbanos nas suas frotas, em substituição ao óleo diesel e que estabelece, também, um prazo de 2 (dois) anos para sua adaptação. A exemplo do que ocorreu nas Comissões de Defesa do Consumidor, Meio ambiente e Minorias e a de Viação e Transporte somos pela **REJEIÇÃO** desse apenso, fazendo a inclusão de uma EMENDA ao PL 2162-A/99, na qual incluímos, também, as Concessionárias de transporte urbano e de transporte de carga que desejarem utilizar em seus veículos o GNV, em substituição ao óleo diesel. A emenda estende, também, os incentivos previstos no PL 2162-A/99 às Concessionárias de transporte urbano e transporte de carga, optantes pelo GNV, bem como aquelas que optarem, também, pela implantação de Bombas de GNV.

A diminuição do consumo de óleo diesel, com a progressiva transformação dos motores diesel em GNV implicará numa diminuição da importação de petróleo, o que nos aproximará mais de nossa auto-suficiência no produto, uma vez que os transportes rodoviário urbano e o de carga utilizam apenas o diesel, que é o grande vilão de nossas importações de petróleo.







CÂMARA DOS DEPUTADOS



Um outro fator que nos levou à elaboração dessa EMENDA, além do chamado custo/benefício, prende-se ao fato de que o Brasil já fabrica e até exporta para a Europa, o motor GNV M447hLAG, da Mercedes Benz, para ônibus e caminhões.

A experiência com algumas poucas frotas convertidas tem mostrado grande redução de gastos com combustíveis, devido ao menor custo do GNV, como também à dificuldade de adulteração e extravio desse produto, gerando economias maiores que 60%, com impacto positivo na economia das empresas e do País.

Segundo a Fundação Getúlio Vargas – FGV – o Brasil dispõe hoje (agosto de 2002) de 708 oficinas de conversão que são responsáveis por 12 mil empregos. Estima a mesma Fundação que o setor poderá gerar mais 60 mil empregos, se aprovado o Projeto-de-Lei 2.162/99 ora analisado.

Por isso achamos ser este um momento histórico para esta Casa de Legisladores se posicionar a favor de um fato novo que está ocorrendo nos grandes centros urbanos – a procura pelo GNV – uma demanda que surgiu espontaneamente, de maneira imprevisível, levado pelos fatores de custo/benefício, segurança, no uso e limpeza na queima sendo, portanto, muito menos poluente.

Num exato momento em todos os olhos estão voltados para um problema que se agrava no dia-a-dia, qual seja, a poluição atmosférica, responsável por inúmeras transformações climáticas já sentidas em nosso planeta, causando uma gama de doenças, notadamente as respiratórias de fundo alérgico, não poderíamos ficar alheios a esse fato.

Por isso, diante da importância da matéria envolvida na proposição, resolvemos manifestar-nos pela **APROVAÇÃO** do Projeto-de-Lei n.º 2162-A/99, com a alteração do Art. 9º, inciso IV proposta pela Comissão de Defesa do Consumidor e Minorias, e a EMENDA que apresentamos e viemos defender junto aos Nobres Pares a procedência de nosso voto, **REJEITANDO** o PL 2.214, de 1999.

Sala das comissões,

08/11/2002.



72B0A5B833





~~CÂMARA DOS DEPUTADOS~~



*Heleleno Augusto de Almeida*

Dr. HELENO  
Relator



72B0A5B833





CÂMARA DOS DEPUTADOS



COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA

Projeto de Lei nº 2162-A-99

**EMENDA ADITIVA Nº 01/2002**

Dê-se aos artigos 1º, 3º e 4º do projeto a seguinte redação:

Artigo 1º - Fica autorizada a utilização de Gás Natural em veículos automotores e motores estacionários à gasolina e diesel, obedecidas as normas e procedimentos aplicáveis ao comércio desses combustíveis, estabelecido em portaria do Ministro de Estado de Minas e Energia.

Artigo 3º - .....

VII - Concessionárias de Transporte Urbano;

VIII – Concessionárias de Transporte de Carga;

Artigo 4º - A atividade de revendedor varejista de Gás Natural veicular poderá ser exercida por empresas comerciais e concessionárias de transporte urbano e transporte de carga, em conformidade com normas específicas baixadas pelo Ministério de Minas e Energia e Agência Nacional de Petróleo (ANP).

Sala das Comissões,

08/11/2002

*Dr. Heleno*  
Dr. Heleno  
Relator



54C1342521





CÂMARA DOS DEPUTADOS

**COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA****PROJETO DE LEI Nº 2.162, DE 1999****III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Minas e Energia, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.162/1999, com emenda, e pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.214/1999, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Dr. Heleno.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Salvador Zimbaldi - Presidente, Ailton Dipp, Antonio Feijão, Dr. Heleno, Fernando Ferro, Francisco Garcia, Juquinha, Luiz Sérgio, Marcos Lima, Moreira Ferreira, Olimpio Pires, Paulo Feijó, Vadão Gomes, Edinho Bez, Eliseu Resende, Gilberto Kassab, Márcio Fortes e Ricardo Barros.

Sala da Comissão, em 20 de novembro de 2002.

Deputado SALVADOR ZIMBALDI  
Presidente





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA



#

## EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO

### AO PROJETO DE LEI Nº 2.162, DE 1999

Dê-se aos artigos 1º, 3º e 4º do projeto a seguinte redação:

**Art. 1º.** Fica autorizada a utilização de Gás Natural em veículos automotores e motores estacionários à gasolina e diesel, obedecidas as normas e procedimentos aplicáveis ao comércio desses combustíveis, estabelecido em portaria do Ministro de Estado de Minas e Energia.

**Art. 3º.** .....

**VII -** Concessionárias de Transporte Urbano;

**VIII –** Concessionárias de Transporte de Carga.

**Art. 4º.** A atividade de revendedor varejista de Gás Natural veicular poderá ser exercida por empresas comerciais e concessionárias de transporte urbano e transporte de carga, em conformidade com normas específicas baixadas pelo Ministério de Minas e Energia e Agência Nacional de Petróleo (ANP).

Sala das Comissões, 20 de novembro de 2002.

Deputado **Salvador Zimbaldi**  
Presidente





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

## PROJETO DE LEI Nº 2.162-B, DE 1999 (Do Sr. Jaques Wagner)

Dispõe sobre a conversão de motores a gasolina para utilização de Gás Natural Veicular ou para biomassa e seus derivados em veículos automotores a gasolina de frotas de taxis, e dá outras providências.

(ÀS COMISSÕES DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE MINAS E ENERGIA; DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54); E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II, "g")

### SUMÁRIO

I - Projeto Inicial

II - Projeto apensado: PL.-2.214/99

III - Na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias:

- termo de recebimento de emendas
- parecer do relator
- complementação de voto
- emenda oferecida pelo relator
- parecer da Comissão
- emenda adotada pela Comissão

IV - Na Comissão de Viação e Transportes:

- termo de recebimento de emendas
- parecer do relator
- parecer da Comissão
- voto em separado





O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica autorizada a utilização de gás natural em veículos automotores e motores estacionários, obedecidas as normas e os procedimentos aplicáveis ao comércio deste combustível, estabelecidos em portaria do Ministro de Estado de Minas e Energia.

Parágrafo único: OS veículos automotores e motores estacionários deverão estar registrados e licenciados na forma da legislação vigente e possuir característica apropriadas para receber, armazenar e consumir o Gás Natural Veicular (GNV).

Art. 2º para efeito desta lei considera-se:

I- Características apropriadas ao atendimento das exigências técnicas, de segurança e ambientais, as normas editadas pelos seguintes órgãos:

- a) Agência Nacional do Petróleo (ANP);
- b) Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro);
- c) Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT);
- d) Departamento Nacional de Trânsito (Denatran);
- e) Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA);

II- Gás Natural Veicular, GNV. *Gás Metano Fóssil originados de poços de petróleo ou de Gás;*

III- Biomassa e seus derivados toda e qualquer matéria **de origem vegetal** que após passar por processo físico-químico seja utilizada como fonte de energia;

Art. 3º Somente terão direito aos incentivos creditícios propostos nesta lei:

- I- frotas automotoras de uso múltiplo
- II- Frotas de taxis.
- II- Transportadora escolar.



IV- taxistas autônomos

V- Transporte escolar autônomos,

VI- Revendedores Varejistas de Gás Natural Veicular

Parágrafo único : somente terão direito ao que dispõe o caput do artigo veículos a gasolina com até 7 (sete) anos de fabricação

Art. 4º A atividade de Revendedor Varejista de Gás Natural Veicular poderá ser exercida por empresas comerciais, em conformidade com as normas específicas baixadas pelo Ministério de Minas e Energia e Agência Nacional do Petróleo(ANP).

Parágrafo único : Atividade referida no caput do artigo será exercida preferencialmente em área já ocupada com a atividade de revendedor varejista de combustíveis líquidos derivados de petróleo e álcool combustível,

Art. 5º A atividade de revenda em varejo de Gás Natural Veicular é considerada de utilidade pública e caracteriza-se pela aquisição do produto da distribuidora e sua comercialização.

Art. 6º Os interessados que trata esta lei que implementarem a conversão dos motores a gasolina ou implantarem bombas de GNV, terão, junto às instituições oficiais de crédito federais e de seus agentes financeiros os seguintes incentivos creditícios:

I- Para as Frotas de veículos automotores:

a) aumento de 10% (dez por cento) no limite financiável de seus empreendimentos nas conversões de motores a gasolinas:

b)- redução de 15 %(quinze por cento) na menor taxa de juros vigente no mercado nos financiamentos do empreendimento podendo o pagamento ser parcelado em até 6 meses.

II- Para os proprietários de veículos autônomos de transporte de passageiros:

a) redução de 50% (cinquenta por cento) na menor taxa de juros vigente no mercado para a linha de crédito de financiamento para a conversão dos motores, podendo o pagamento ser parcelado em até 18 vezes.

III) Para os postos revendedores varejista de combustíveis líquidos derivados de petróleo e álcool combustível e Revendedores de Gás Natural Veicular :

a) aumento de 20% (vinte por cento) no limite financiável de seus empreendimentos na instalação de bombas ou de postos de Gás Natural Veicular.





b)- redução de 25 %(vinte cinco por cento) na menor taxa de juros vigente no mercado podendo o pagamento ser parcelado em até 24 meses.

Art. 7º O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social- BNDES destinará . a partir de 120 dias da promulgação desta lei, pelo menos 1% ( um por cento) de seu orçamento anual ao financiamento dos incentivos creditícios previstos nesta lei.

Art. 8º os beneficiados com os incentivos creditícios poderão repassar para o usuário à redução de gastos operacionais da sua atividade econômica no valor mínimo de 10 %(dez por cento).

Art. 9º A fiscalização dos atos previstos nesta lei ficarão a cargo dos seguintes órgão:..

I- Agência Nacional do Petróleo (ANP),

II- instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro),

III Departamento Nacional de Transito (Denatran)

IV- Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA)

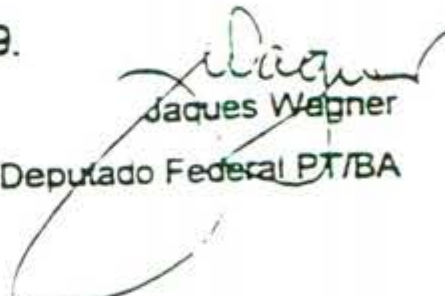
§ único: a fiscalização que trata o caput do artigo poderá ser exercida pelos órgãos estaduais ou municipais competentes através de convênio com os órgão federais de fiscalização.

Art. 10º O poder executivo regulamentará esta lei no prazo de 120 dias da data de sua promulgação.

Art. 11º esta Lei entra em Vigor na data de sua publicação

Art. 12º Revogam-se as disposições em contrário.

Sala das sessões, em 1 de dezembro 1999.

  
Jaques Wagner  
Deputado Federal PT/BA

### Justificativa

Todo o ser vivo reage com seu ambiente e produz resíduos. A menos que o ambiente possa dispô-los convenientemente, autodepuração, eles poderão interferir no ciclo vital e nos ciclos Biogeoquímicos do planeta.



Vivendo em comunidade o ser humano tem desenvolvido um *modus vivendi* que produz grandes quantidades de subprodutos ou resíduos em forma de matéria ou energia. Este *modus vivendi* tem profundo significado econômico, político, social e sanitário: tem afetado a saúde do próprio homem, seu conforto e segurança, sua riqueza e seu poder. Interferir neste processo é, na verdade, interferir na civilização, mas ignorar seus subprodutos é sem dúvida de uma ingenuidade abissal pois estaremos ignorando uma ameaça a nossa sobrevivência.

A poluição ambiental pode ser considerada como a degradação do ambiente, resultante de atividades que direta ou indiretamente, entre outras coisas, prejudiquem a saúde, segurança e o bem estar das populações ou afetem as condições sanitárias do meio ambiente e lancem matéria ou energia em desacordo com os padrões de qualidade ambiental estabelecidos.

A poluição do ar atmosférico tem causado muitos efeitos agudos e crônicos à saúde do homem para se ter uma idéia os níveis excessivos de matéria particulada nas zonas urbanas são responsáveis por 300 a 700 mil mortes prematuras anualmente e cinquenta por cento dos casos de tosse crônica em crianças no mundo, (in *The World Bank, Development Report 1993: Investing in Health. World Bank/Oxford University Press, New York 1993*)

As principais fontes de poluição atmosférica são os gases de escapamento de veículos, os rejeitos voláteis das indústrias, os resíduos gasosos das usinas termelétricas e os resíduos de aquecimentos urbanos em regiões frias.

Os dois principais efeitos danosos do desequilíbrio atmosférico são a chuva ácida e os oxidantes fotoquímicos.

A chuva ácida tem como consequência principal a dissolução da camada de cálcio existente no solo ocasionando com isso um enorme desequilíbrio na cadeia ecológica, ou sistema vivo.

Os oxidantes fotoquímicos são formados através da reação química entre os óxidos de Nitrogênio e Hidrocarbonetos sob a ação da radiação ultravioleta, este fenômeno da poluição também é conhecido como *smog fotoquímico*, seu efeito danoso está no desequilíbrio da respiração das folhas levando com isso ao aumento na geração dos gases estufa colaborando assim com o super aquecimento global.





A responsabilidade planetária do Brasil em relação a formulação de políticas e ações que minimizem o super aquecimento global é de uma clareza solar, entretanto, no caso brasileiro a introdução de mecanismos que levem à redução do uso de combustíveis não renováveis tem também um caráter de preocupação socioambiental local. Com o incentivo à conversão de motores a gasolina em motores a álcool ou a Gás Natural Veicular temos também o objetivo de consolidar o mercado de emprego no setor gásista do Brasil bem como aumentar a demanda por álcool combustível elevando assim o número de postos de trabalho na lavoura de cana de açúcar.

Outro aspecto socio-ambiental do projeto está relacionado com os taxistas que tem à sua margem de lucro reduzidas a cada dia devido ao atrelamento do preço da gasolina ao dólar e com o arroxo salarial que a classe média, maior usuário do serviço de taxis, vem passando nos últimos anos.

O projeto em questão propõe um incentivo creditício ao setor de transporte através de linha de crédito fornecida pelo BNDES com o intuito de proporcionar uma melhor condição financeira para os taxistas autônomos realizarem a conversão dos motores de seus veículos de gasolina para um combustíveis menos danoso ao meio ambiente e socialmente mais justo.

De acordo com o exposto contamos com o apoio dos ilustres pares desta casa para o aperfeiçoamento e aprovação desta iniciativa que visa elevar o nosso padrão de qualidade atmosférica em consonância com os anseios socio-ambientais da população brasileira.

Saia das sessões, em 28 de outubro de 1999.

03/32/99

  
Jaques Wagner

Deputado Federal PT/BA.





**PROJETO DE LEI**  
**Nº 2.214, DE 1999**  
(Do Sr. Domiciano Cabral)

Torna obrigatório o uso do gás natural como combustível pelas empresas de transportes urbanos.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 2.162, DE 1999.)

O Congresso Nacional decreta:

O Congresso Nacional, nos termos dos arts. 48 e 66 da Constituição Federal, decreta:

Art. 1º Esta lei obriga as concessionárias de transportes urbanos a utilizarem gás natural como combustível de suas frotas de veículos em substituição ao óleo diesel.

Art. 2º É obrigatória a utilização de gás natural como combustível pelas empresas concessionárias proprietárias ou arrendatárias das frotas destinadas ao transporte urbano de passageiros, em substituição ao óleo diesel.

*Parágrafo único.* As empresas caracterizadas no *caput* deste artigo terão prazo de até dois anos para adaptação das respectivas frotas para o consumo do gás natural.

Art. 3º O descumprimento do disposto nesta lei sujeitará os infratores a advertência e multas de valor equivalente a até 10% (dez por cento) do faturamento mensal das empresas, apurado no mês anterior à infração e, em caso de reincidência, a suspensão das atividades até a conformação com o estatuido no artigo anterior.

Art. 4º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de noventa dias após a data de sua publicação.

Art. 5º Esta lei entra em vigor noventa dias da data de sua publicação.





## JUSTIFICAÇÃO

As frotas de veículos destinadas ao transporte de passageiros são tradicionalmente movidas por óleo diesel, fonte indiscutível de deterioração das qualidades ambientais das áreas urbanas.

No Brasil, tal aspecto se avulta pelo alto teor de enxofre que contem aquele combustível.

A utilização de gás natural em substituição ao óleo diesel nos limites estabelecidos pela presente proposição sobre representar, a curto prazo, sensível economia para as empresas e, em decorrência, para os usuários, representará radical melhoria na qualidade do ar, mormente das grandes metrópoles brasileiras e, por conseguinte, na saúde e na qualidade de vida do povo do nosso País.

Acresça-se ainda que, ao reduzir-se a demanda por óleo diesel, estar-se-á desobrigando o País da importação de parcela ponderável de óleo bruto, haja vista consistir aquele combustível em fração crítica em nosso perfil de refino.

Sala das Sessões, em      de      de 1999.

Deputado DOMICIANO CABRAL

09/12/98





LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA  
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CeDi

# CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

## TÍTULO IV DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES

### CAPÍTULO I DO PODER LEGISLATIVO

#### Seção II Das Atribuições do Congresso Nacional

Art. 48. Cabe ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República, não exigida esta para o especificado nos artigos 49, 51 e 52, dispor sobre todas as matérias de competência da União, especialmente sobre:

- I - sistema tributário, arrecadação e distribuição de rendas;
- II - plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, operações de crédito, dívida pública e emissões de curso forçado;
- III - fixação e modificação do efetivo das Forças Armadas;
- IV - planos e programas nacionais, regionais e setoriais de desenvolvimento;
- V - limites do território nacional, espaço aéreo e marítimo e bens do domínio da União;
- VI - incorporação, subdivisão ou desmembramento de áreas de Territórios ou Estados, ouvidas as respectivas Assembleias Legislativas;
- VII - transferência temporária da sede do Governo Federal;
- VIII - concessão de anistia;
- IX - organização administrativa, judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública da União e dos Territórios e organização judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública do Distrito Federal;
- X - criação, transformação e extinção de cargos, empregos e funções públicas;
- XI - criação, estruturação e atribuições dos Ministérios e órgãos da administração pública;
- XII - telecomunicações e radiodifusão;
- XIII - matéria financeira, cambial e monetária, instituições financeiras e suas operações;





XIV - moeda, seus limites de emissão, e montante da dívida mobiliária federal.

XV - fixação do subsídio dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, por lei de iniciativa conjunta dos Presidentes da República, da Câmara dos Deputados, do Senado Federal e do Supremo Tribunal Federal, observado o que dispõem os arts. 39, § 4º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I.

▪ Inciso XV acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 04/06/1998.

## Seção VIII Do Processo Legislativo

### Subseção III Das Leis

Art. 66. A Casa na qual tenha sido concluída a votação enviará o projeto de lei ao Presidente da República, que, aquiescendo, o sancionará.

§ 1º Se o Presidente da República considerar o projeto, no todo ou em parte, inconstitucional ou contrário ao interesse público, vetá-lo-á total ou parcialmente, no prazo de quinze dias úteis, contados da data do recebimento, e comunicará, dentro de quarenta e oito horas, ao Presidente do Senado Federal os motivos do veto.

§ 2º O veto parcial somente abrangerá texto integral de artigo, de parágrafo, de inciso ou de alínea.

§ 3º Decorrido o prazo de quinze dias, o silêncio do Presidente da República importará sanção.

§ 4º O veto será apreciado em sessão conjunta, dentro de trinta dias a contar de seu recebimento, só podendo ser rejeitado pelo voto da maioria absoluta dos Deputados e Senadores, em escrutínio secreto.

§ 5º Se o veto não for mantido, será o projeto enviado, para promulgação, ao Presidente da República.

§ 6º Esgotado sem deliberação o prazo estabelecido no § 4º, o veto será colocado na ordem do dia da sessão imediata, sobrestadas as demais proposições, até sua votação final, ressalvadas as matérias de que trata o art. 62, parágrafo único.

§ 7º Se a lei não for promulgada dentro de quarenta e oito horas pelo Presidente da República, nos casos dos parágrafos 3º e 5º, o Presidente do Senado a promulgará, e, se este não o fizer em igual prazo, caberá ao Vice-Presidente do Senado fazê-lo.




## TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

### PROJETO DE LEI Nº 2.162/99

Nos termos do Art. 119, *caput*, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente da Comissão determinou a abertura e divulgação, na Ordem do Dia das Comissões, de prazo para recebimento de emendas (5 sessões), no período de 04/04/2000 a 10/04/2000. Esgotado o prazo, não foram apresentadas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 11 de abril de 2000.

  
Aurenilton Araruna de Almeida  
Secretário

## I - RELATÓRIO

O PL 2.162/99, que ora analisamos quanto ao mérito, autoriza a utilização de gás natural em veículos automotores e motores estacionários, obedecidas as normas e os procedimentos aplicáveis ao comércio desse combustível estabelecidos em portaria do Ministério de Minas e Energia. Os veículos automotores e os motores estacionários devem estar registrados e licenciados na forma da legislação vigente e possuir características apropriadas para receber, armazenar e consumir o Gás Natural Veicular – GNV.

Conforme a proposição, terão direito a incentivos creditícios: frotas automotoras de uso múltiplo, frotas de táxis, transportadora escolar, taxistas autônomos, transporte escolar autônomo e revendedores varejistas de Gás Natural Veicular. Somente os veículos a gasolina com até 7 anos de fabricação podem utilizar-se dos incentivos creditícios propostos.

A atividade de revendedor varejista de Gás Natural Veicular será exercida, preferencialmente, em área já ocupada com a atividade de revendedor varejista de combustíveis líquidos derivados de petróleo e álcool





combustível e deve estar em conformidade com as normas específicas fixadas pelo Ministério de Minas e Energia e pela Agência Nacional do Petróleo.

O PL 2.162/99 prevê, como incentivos à conversão de motores a gasolina e à implantação de bombas de GNV, aumento no limite de financiamento e redução na taxa de juros referentes àquelas operações, determinando, ainda, que pelo menos 1% do orçamento anual do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES - sejam destinados ao financiamento dos incentivos previstos.

Apenso ao PL 2.162/99 encontra-se o PL 2.214/99, que obriga a utilização, pelas empresas concessionárias de transportes urbanos, de gás natural como combustível de suas frotas de veículos, em substituição ao óleo diesel, estabelecendo o prazo de dois anos para adaptação. Prevê aos infratores advertência e multa, bem como suspensão de atividades no caso de reincidência.

No prazo regimental, não houve apresentação de emendas às proposições em análise.

## II - VOTO DO RELATOR

O interesse pela utilização do gás natural como combustível de veículos automotores vem crescendo a cada dia. No Município de São Paulo, o uso do Gás Natural Veicular – GNV -, como vem sendo chamado esse combustível, de início restrito à frota municipal de transporte coletivo, vem sendo ampliado para táxis e outros veículos de transporte de passageiros. É o Rio, entretanto, que concentra o maior número de veículos movidos a gás, entre ônibus, táxis, frotas cativas e carros particulares, num total de 12 mil veículos leves movidos a gás. Atualmente, o combustível está disponível no Rio de Janeiro, São Paulo, Natal, Fortaleza, Maceió, Aracaju, Salvador, Recife, Vitória e Belo Horizonte.

O GNV é um combustível de queima limpa e excelente rendimento térmico, o que lhe confere vantagens econômicas e ambientais.

Os custos de manutenção de veículos movidos a GNV são inferiores aos de veículos que utilizam outros combustíveis. Com o uso desse combustível, os gastos são 60% menores comparados aos combustíveis



convencionais, álcool ou gasolina. O GNV também aumenta a vida útil das partes internas do motor e diminui a corrosão no escapamento.

Em relação ao meio ambiente, como a queima do combustível é mais completa, a emissão de poluentes do GNV é muito menor que a gasolina e o diesel. O GNV emite cerca de 70% menos de monóxido de carbono (CO), 87% menos de óxidos de nitrogênio e quantidades significativamente menores de gases tóxicos que a gasolina, além de não produzir aldeídos. O gás natural contém menos carbono por unidade de energia que qualquer outro combustível fóssil e, assim, produz menos emissões de CO<sub>2</sub>, aspecto altamente benéfico no controle do efeito estufa. Além disso, O GNV não é tóxico nem corrosivo e não contamina as águas do solo.

Outra vantagem comparativa do GNV é a segurança. Ao contrário da gasolina, o GNV dissipa-se na atmosfera em caso de acidente, e não no chão, evitando riscos de incêndio. Outro fator é que os cilindros de armazenagem do GNV são mais fortes que os reservatórios de gasolina e o sistema impede fugas ou perdas evaporativas. A alta temperatura de ignição e a limitada amplitude de inflamabilidade tornam improvável a ignição ou combustão acidentais. O sistema de fornecimento de gás natural também apresenta um excelente registro de segurança. De acordo com dados do Departamento de Transporte dos Estados Unidos, os 2 milhões de quilômetros do sistema de transporte e distribuição de gás natural constituem a forma mais segura de transportar energia naquele país.

É por essas razões que o uso do gás natural como combustível veicular cresce a cada dia. Atualmente, mais de um milhão de veículos utilizam o GNV em todo o mundo, incluindo países como Itália (onde é usado desde 1940), França, Rússia, Japão, Indonésia, Filipinas, Canadá, Estados Unidos, México, Venezuela, Argentina, Nova Zelândia e Austrália.

Pelas vantagens ambientais e econômicas, justifica-se a adoção de medidas visando implementar a utilização do GNV em nosso País, como propõe o PL 2.162/99. Já em relação à obrigatoriedade do seu uso nas frotas de transporte urbano de passageiros, como previsto no PL 2.214/99, temos posição diversa pelos motivos que exporemos.

É certo que o GNV apresenta em seu favor menor contribuição que o diesel em termos de emissão de poluentes e de gases de efeito estufa. Entretanto, outros tipos de energia alternativa em uso ou em

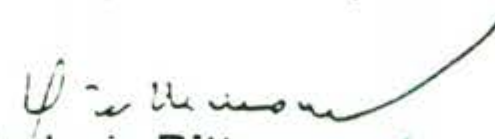




desenvolvimento podem superar o GNV no aspecto ambiental. Além disso, não há viabilidade, a curto ou mesmo médio prazo, de oferecer o gás natural para o mercado consumidor de todos os municípios brasileiros.

Assim, votamos, quanto ao mérito, pela aprovação do PL 2.162/99 e pela rejeição do PL 2.214/99.

Sala da Comissão, em 17 de maio de 2000.

  
Deputado **Luiz Bittencourt**  
Relator

## COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

### I - RELATÓRIO

Na reunião ordinária realizada hoje, durante a discussão do meu parecer ao Projeto de Lei nº 2.162/99, apresentei sugestão, a qual foi acatada pelo Colegiado, de nova redação, na forma da emenda em anexo, ao inciso IV, do Art. 9º, do Projeto, visando substituir o "Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA)" pelo "Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA)" tendo em vista que este é o órgão responsável pela fiscalização.

### II - VOTO

Em decorrência, meu voto é favorável ao Projeto de Lei 2.162/99, com a emenda em anexo, e pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.214/99, apensado.

Sala da Comissão, 04 de outubro de 2000

  
Deputado **LUIZ BITTENCOURT**  
Relator





## PROJETO DE LEI Nº 2.162 DE 1999

### EMENDA SUBSTITUTIVA Nº 01/2000

Dê-se ao inciso IV, do Art. 9º do Projeto a seguinte redação:

"Art. 9º....."

IV - Instituto Brasileiro dos Recursos Naturais Renováveis  
(IBAMA)"

Sala da Comissão em 04 de outubro de 2000.

  
Deputado **LUIZ BITTENCOURT**  
Relator

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, em reunião ordinária realizada hoje, APROVOU unanimemente o Projeto de Lei nº 2.162/99, com emenda, e rejeitou o PL. nº 2.214/99, apensado, nos termos do parecer do relator, Deputado Luiz Bittencourt, com complementação de voto.

Estiveram presentes os Senhores Deputados, Salatiel Carvalho, Presidente, Celso Russomanno e Arlindo Chinaglia, Vice-Presidentes, Márcio Bittar, Ricarte de Freitas, Sebastião Madeira, Flávio Derzi, José Borba, Luiz





Bittencourt, Ricardo Izar, Expedito Júnior, Luciano Pizzatto, Ronaldo Vasconcellos, Tilden Santiago, Fernando Gabeira, Fernando Zuppo, Pastor Valdeci Paiva, Duílio Pisaneschi, Maria Abadia, Vanessa Grazziotin, Fernando Ferro, Marcos Afonso e Fernando Coruja.

Sala da Comissão, em 04 de outubro de 2000.

  
Deputado **SALATIEL CARVALHO** (PMDB-PE)  
Presidente

**PROJETO DE LEI Nº 2.162/1999  
(DO SR. JAQUES WAGNER)**


**EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO  
Nº 1 - CDCMAM**

Dê-se ao inciso IV, do Art. 9º do Projeto a seguinte redação:

"Art. 9º .....

IV – Instituto Brasileiro dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA)"

Sala da Comissão, em 04 de outubro de 2000.


  
Deputado **SALATIEL CARVALHO**  
Presidente



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES  
TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS  
PROJETO DE LEI Nº 2.162-A/99

Nos termos do art. 119, *caput*, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 30/03/01, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 6 de abril de 2001



Ruy Omar Prudêncio da Silva  
Secretário

## I - RELATÓRIO

Sob análise desta Comissão o Projeto de Lei nº 2.162, de 1999, de autoria do Deputado Jaques Wagner. Trata-se de iniciativa que permite a utilização do gás natural em veículos automotores e motores estacionários, sob as condições que especifica. Cuida, além disso, de oferecer incentivos creditícios para os interessados na conversão de veículos a gasolina para gás natural e para os que desejam comercializar o GNV. Por derradeiro, dispõe sobre a fiscalização dos atos ali previstos.

O projeto foi examinado inicialmente pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, que o aprovou por unanimidade, observada uma emenda que substituía o termo "Conselho Nacional de Meio Ambiente - CONAMA" por "Instituto Brasileiro dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA".

Não foram apresentadas emendas à proposição neste  
Colegiado.





Apensado ao projeto em questão, acha-se o Projeto de Lei nº 2.214, de 1999, proposto pelo Deputado Domiciano Cabral. A finalidade da propositura é tornar obrigatório o uso do gás natural como combustível pelas empresas de transportes urbanos. Também analisado primeiramente pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, a iniciativa não logrou aprovação naquele Colegiado.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 2.162-A, de 1999, cuida de estabelecer autorização para o uso do gás natural veicular nos veículos automotores. Cumpre dizer, todavia, que tal autorização há muito já foi concedida por quem de direito, o Poder Executivo, na forma do Decreto nº 1.787, de 12 de janeiro de 1996. Se assim não fosse, estariam na ilegalidade milhares de veículos movidos a GNV que circulam em algumas cidades brasileiras.

Por repetitivo, portanto, o cerne da proposta em nada contribui para o aperfeiçoamento da legislação setorial. De relevância notar, a respeito, que não somente o objeto da norma tomou-se emprestado do decreto há pouco citado, como também o texto empregado em vários dispositivos da iniciativa, o que soa mal, no mínimo.

A par da autorização já comentada, a proposição traz à debate incentivos creditícios para proprietários de frotas de táxis e de veículos de transporte escolar, bem como para taxistas e transportadores escolares autônomos que desejarem promover a conversão de seus veículos. Tais incentivos seriam estendidos, ainda, aos revendedores varejistas de gás natural veicular, para instalação de bombas desse combustível.

Em que pese a boa intenção do autor, no sentido de estimular o emprego de um combustível ambientalmente menos agressivo, necessário dizer que os incentivos propostos mostram-se inconsistentes do ponto de vista legal, o que certamente será realçado nos pareceres a serem produzidos



nas Comissões de Finanças e Tributação e de Constituição e Justiça e de Redação.

De toda sorte, não custa salientar que o limitado emprego do GNV, não só no país, como em todo mundo, está longe de associar-se às despesas com a conversão do sistema de alimentação e armazenagem dos veículos. Decorre, na verdade, de limitações técnicas inerentes ao uso desse combustível, entre as quais pode se citar a pequena autonomia, o peso e o volume do reservatório e a reduzida rede de postos de abastecimento, esta, por conta da indispensável conexão com o sistema dutoviário, único capaz de prover a distribuição do combustível a custos admissíveis.

Com relação ao Projeto de Lei nº 2.214, de 1999, duas impropriedades são bastantes para caracterizar sua inconveniência: de uma parte, como já apontado na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, é inviável oferecer-se o GNV para o mercado consumidor de todos os municípios brasileiros; de outra, a organização e gerência do transporte urbano deve ser matéria reservada ao ente municipal, este sim capaz de avaliar a necessidade da medida no âmbito de seu espaço geográfico.

Em face das razões aqui expostos, voto pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.162-A, de 1999, e, igualmente, pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.214, de 1999.

Sala da Comissão, em 16 de maio de 2001.

  
Deputado PEDRO CHAVES  
Relator





### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 2.162-A/99 e o de nº 2.214/99, apensado, nos termos do parecer do relator, Deputado Pedro Chaves. O Deputado Carlos Santana apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os seguintes Deputados:

Philemon Rodrigues - Presidente, Ary Kara e Mauro Lopes - Vice-Presidentes, Chico da Princesa, Chiquinho Feitosa, Duílio Pisaneschi, Ildefonso Cordeiro, Márcio Matos, Romeu Queiroz, Sérgio Reis, Eliseu Resende, Neuton Lima, Paulo Gouvêa, Pedro Fernandes, Raimundo Santos, Asdrúbal Bentes, Damião Feliciano, Marcelo Teixeira, Pedro Chaves, Manoel Vitorio, Telma de Souza, Almir Sá, Mário Negromonte, Gonzaga Patriota, Wanderley Martins e Lael Varella – titulares, e Candinho Mattos, Carlos Dunga, Saulo Pedrosa, Marcos Lima, Pedro Celso, Simão Sessim, João Sampaio e João Tota – suplentes.

Sala da Comissão, em 5 de dezembro de 2001

Deputado PHILEMON RODRIGUES  
Presidente

#### Voto em Separado

O Deputado Pedro Chaves, em seu relatório, afirma que a autorização para o uso do GNV, Gás Natural Veicular, já encontra-se regulada pelo Decreto 1787 de 12 de Janeiro de 1996. Argumento, o Ilustre Relator, que a matéria já encontra-se regulada "por quem de direito, o Poder Executivo" na forma do Decreto supra citado. Relata também que o "cerne da proposta em nada contribui para o aperfeiçoamento da legislação setorial". E que "De relevância notar, a respeito, que não somente o objeto da norma tomou-se emprestado do decreto há pouco citado, como também o texto empregado em vários dispositivos da iniciativa, o que soa mal, no mínimo." Diz ainda o deputado que "os incentivos propostos mostram-se



inconsistentes do ponto de vista legal." Seguindo a trilha da desqualificação da propositura. Salienta o Relator que "o limitado emprego do GNV, não só no país, como em todo o mundo, está longe de associar-se às despesas com conversão do sistema de alimentação e armazenagem dos veículos. Decorre, na verdade, de limitações técnicas inerentes ao uso desse combustível, entre os quais pode se citar a pequena autonomia, o peso e o volume de reservatório e a reduzida rede de postos de abastecimento, esta, por conta da indispensável conexão com sistema dutoviário, único capaz de promover a distribuição do combustível a custos admissíveis."

.....

quilômetros por litro de gasolina, fará 20 Km por metro cúbico de GNV, segundo dados do Centro de Avaliação Técnica Automotivo, CATA, (órgão técnico credenciado pelo Inmetro, em São Paulo, para avaliação de desempenho dos veículos movidas a GNV). Vale ressaltar que um veículo do tipo 1.0, que utiliza um cilindro de 15m<sup>3</sup>, terá uma autonomia de 300Km a um custo operacional de R\$ 10,95, enquanto que para o mesmo veículo movido a gasolina são necessários 22 litros a um custo de R\$ 33,00, para a mesma distância.

Com relação à afirmação de que "a reduzida rede de postos de abastecimento, esta, por conta da indispensável conexão com sistema dutoviário, único capaz de promover a distribuição do combustível a custos admissíveis", temos a esclarecer que no estado de São Paulo existem hoje 24 postos operando com GNV e no Rio de Janeiro 74 unidades. Ao contrário do que afirma o relator, este número não é superior devido ao alto custo de instalação de Bombas de abastecimento e não à falta de "citygates"- pontos de conexão com o sistema dutoviário- e, neste sentido, o PL prevê uma linha de crédito para a aquisição Bombas de abastecimento de GNV. Aliás, o relator com um desconhecimento abissal da legislação financeira em vigor afirma que "os incentivos propostos mostram-se inconsistentes do ponto de vista legal". Ora, Lei 9841 de 5 de outubro





de 1999, Estatuto da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte, em seu artigo 15 determina que, literis:

*"Art. 15. As instituições financeiras oficiais que operam com crédito para o setor privado manterão linhas de crédito específicas para as microempresas e para as empresas de pequeno porte, devendo o montante disponível e suas condições de acesso ser expressas, nos respectivos documentos de planejamento, e amplamente divulgados."*

Como podemos notar não há ilegalidade em determinar, em lei, que uma instituição oficial abra linhas de crédito para este ou aquele empreendimento.

Por sua vez, cabe a União, de acordo com o art. 24, VI, §1º, estabelecer norma Gerais sobre proteção do meio ambiente e controle da poluição, matérias que também são objeto do projeto.

Com efeito, uso de gás natural e as demais matéria envolvidas no PL, sob pena de violação do princípio da reserva legal, só podem ser tratadas por lei. O Supremo Tribunal Federal já decidiu pela inconstitucionalidade dos chamados "Decretos Autônomos". Contudo, parte da doutrina admite, sempre que não houver lei, gize-se, que "matérias de lei" possam ser regulamentada por Decretos. Entretanto, tendo sido editada lei sobre a matéria, o Decreto automaticamente deixa de vigor ou ter validade. Vejamos a lição do saudoso Mestre Hely Lopes Meirelles<sup>1</sup>:

"Decreto independente o autônomo é o que dispõe sobre matéria ainda não regulada especificamente em lei. A doutrina aceita esses provimentos administrativos *praeter legem* para suprir a omissão do legislador, desde que não invadam as reservas da lei, isto é, as matérias que só por lei podem ser reguladas. Advirta-se, todavia, que os decretos autônomos ou independentes não substituem definitivamente a lei: suprem, apenas, a sua



ausência, naquilo que pode ser provido por ato do Executivo, até que a lei disponha a respeito. Promulgada a lei, fica superado o decreto."

Quando o Decreto nº 1.787, de 12 de janeiro de 1996, foi editado, não havia ainda uma lei específica tratando da matéria. Posteriormente, o Congresso votou e o Presidente da República promulgou a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, que *"Dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências"*. Essa lei, não temos dúvidas, ainda que não tenha tratada de forma detalhada do uso de Gás Natural, revogou tacitamente o mencionado Decreto. Ainda que assim não fosse, o PL em tela é "lei específica" sobre a matéria, sendo um dos seus objetivos dar segurança jurídica para os usuários. Afinal, o Decreto é ato discricionário do Presidente da República, ou seja, pode ser revogado a qualquer tempo. Por último, o argumento de que teria havido "plágio" na elaboração do PL, haja vista a repetição de expressões do Decreto não tem a mínima sustentação. Primeiro, porque não existe "Direito Autoral" de texto normativo, como é o caso do Decreto citado. Segundo, porque princípios básicos de redação e técnica legislativa, que diga-se, foram adotados pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, recomendam, quando da necessidade de alteração das leis, a utilização dos mesmos termos e expressões consagradas na legislação anterior. Vejamos o que diz o art. 12 da mencionada Lei:

"Art. 12. A alteração da lei será feita:

- I - mediante reprodução integral em novo texto, quando se tratar de alteração considerável;
- II - mediante revogação parcial; (Redação dada pela Lei Complementar nº 107, de 26.4.2001)
- III - nos demais casos, por meio de substituição, no próprio texto, do dispositivo alterado, ou acréscimo de dispositivo novo, observadas as seguintes regras:" (grifos nosso)

Para que não reste dúvidas, vale esclarecer que todas as leis nova, inclusive a nossa Constituição Federal, foram fruto de textos normativos já consagrada em





outras normas. Textos que foram atualizados ou, simplesmente, repetidos integralmente na nova lei.

Quanto as questões de ordem técnica abordadas pelo relator, com a devida vênia, demonstram um total desconhecimento de sua parte sobre a matéria em tela. Ao afirmar a baixa autonomia que o combustível GNV dá a um determinado veículo, faltou ao relator o conhecimento de que um veículo do tipo 1.0 que faça 14

.....

Com devido respeito, o Ilustre Relator, não foi bem ao apontar eventuais vícios formais da proposta, demonstrando, ao que ao parece, desconhecer totalmente a teoria e os princípios que regem a elaboração legislativo, é o que demonstraremos a seguir.

O projeto em tela envolve e regula várias matérias. As principais são a utilização de energia (uso de gás natural) e a concessão de incentivos creditícios (atividade econômica). Além desses aspectos específicos, o PL envolve questões relacionadas com o meio ambiente e com o transporte de passageiros.

Todas essas matérias se inserem na competência legislativa da União, Estados e Municípios. Ou seja, são matérias que exigem e sempre exigiram lei (federal, estadual ou municipal) para sua regulação. No caso específico da Utilização do Gás Natural, entendem alguns que a União só poderia estabelecer normas gerais (aspecto, de fato, relevante, que poderia ter sido levantado pelo Relator). Não é o nosso entendimento. A Constituição Federal estabelece em vários dispositivos a competência da União para legislar sobre o tema. Assim é que o art. 22, IV, da nossa Lei Maior, preceitua:

"Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre;

I.....

IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão; (...)"  
(grifos nosso)



No mesmo dispositivo (art. 22, CF), o legislador estabeleceu também ser de competência privativa da União legislar sobre direito comercial (art. 22, I), política de crédito (art. 22, VII), trânsito e transporte (art. 22, XI), matéria abordadas no projeto.

Ademais o BNDES, que é uma instituição oficial, tem como função precípua "financiar a longo prazo os empreendimentos que contribuam para o desenvolvimento do país".

O texto de apresentação do BNDES na sua pagina da Internet é de uma clareza solar quanto ao seu papel social, diz o texto:

"Desde a sua fundação, em 1952, o BNDES vem financiando os empreendimentos industriais e de infra-estrutura, tendo marcante posição no apoio aos investimentos na agricultura, no comércio e serviço e nas micro, pequenas e médias empresas",.

Vale lembrar que o Relator não vislumbrou que o PL incentiva, também, a conversão de motores a gasolina em motores a álcool.

Ademais, é notória a falta de visão do relator no tocante aos benefícios aos usuários do transporte coletivo, uma vez que com a adoção das medidas propostas no PL 2162-A, (aprovado por unanimidade pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio ambiente e Minorias), haverá um impacto inédito na formação da planilha de custos operacionais, como demostramos neste Voto em Separado, o que resultará em uma diminuição das tarifas dos transportes de carga, escolar e de massa.

Neste sentido conclamamos os nobres Deputados pares a **Rejeitar** o Relatório do PL 2162-A apresentado nesta Comissão de Viação e Transportes.

Sala das Comissões 8 de Agosto de 2001.



CARLOS SANTANA  
Deputado Federal





CÂMARA DOS DEPUTADOS



## PROJETO DE LEI N.º 2.162-A, DE 1999

Dispõe sobre a conversão de motores à gasolina para utilização de Gás Natural Veicular ou para biomassa e seus derivados em veículos a gasolina de frota de táxis, e dá outras providências.

**Autor:** Deputado JAQUES WAGNER

**Relator:** Deputado Dr. HELENO

### I. RELATÓRIO

O Projeto de Lei n.º 2.162-A/99, de autoria do Deputado Jaques Wagner objetiva permitir a utilização do Gás Natural Veicular (GNV) em veículos automotores e motores estacionários sob condições específicas. Discorre, também, sobre o oferecimento de incentivos creditícios para os interessados na conversão de veículos à gasolina para Gás Natural, bem como para aqueles que desejam comercializar o GNV.

Apensado ao Projeto-de-lei 2.162/99 está o PL 2214/99 que obriga as concessionárias de transporte urbano utilizarem o Gás Natural Veicular em substituição ao óleo diesel num prazo de 2 (dois) anos.

O PL 2162-A/99 quando examinado pela Constituição de Defesa do consumidor, Meio ambiente e Minorias teve alterado o Art. 9º, inciso IV com a substituição do termo "Conselho Nacional de Meio ambiente" - CONAMA, por "Instituto Brasileiro dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA", ato aprovado por unanimidade. Em seguida a Comissão aprovou o PL 2.162-A/99, rejeitando o seu apenso PL 2214/99.

Na Comissão de Viação e Transportes o Projeto-de-Lei n.º 2162-A/99 e o seu apenso, Projeto-de-Lei 2214 foram examinados sendo ambos







CÂMARA DOS DEPUTADOS



rejeitados, com voto em separado do Deputado Carlos Santana, que não acompanhou os votos discordantes da Comissão.

Com relação à observação feita quanto à pequena autonomia apontada para os veículos movidos a GNV pergunto: Qual seria a autonomia adequada para um veículo automotivo? Em resposta poderia dizer que isso dependeria da rede de postos de abastecimento. É importante também destacar que cada um deles, mantém uma dualidade de combustível (gasolina/diesel-GNV), fato este que só lhe garante uma maior autonomia. Hoje, já é possível fazer o percurso Rio-São Paulo ou Rio-Belo Horizonte sem necessidade de se utilizar a reserva de combustível líquido.

O problema também aventando sobre a distribuição do GNV em áreas não servidas pelos dutoviários já está solucionado com a adoção das chamadas "Carretas-feixe de Tubulação" para transferência de gás em postos de abastecimento, o que ficou conhecido como "Gasoduto Móvel", procedimento que já ocorre em alguns postos na cidade de Salvador/BA.

Com relação à fixação dos postos de abastecimento de GNV pelos diversos municípios brasileiros, os incentivos creditícios de que trata o presente projeto, aliado à demanda do produto (GNV) de cada região hão de fazer surgir, em curto espaço de tempo, esses postos de abastecimento.

É sempre bom lembrar que o Gás Natural Veicular (GNV) é um combustível totalmente limpo capaz de fazer até 20km com 1m<sup>3</sup>, segundo dados do Centro de Avaliação Técnica Automotiva, CATA, órgão técnico credenciado pelo INMETRO, para avaliação do desempenho dos veículos movidos a GNV. É interessante destacar que um veículo 1.0 (um ponto zero) que utiliza um cilindro de 15 m<sup>3</sup>, terá uma autonomia de 300km a um custo operacional de R\$ 10,95, enquanto que, para o mesmo veículo movido à gasolina seriam necessários 22 litros a um custo de R\$ 33,00, para a mesma distância.

O PL 2.162/99, ora em análise, autoriza a utilização de Gás Natural em veículos automotores e motores estacionários, obedecidas as normas e os procedimentos aplicáveis ao comércio desse combustível, estabelecidos em portaria do Ministério de Minas e Energia, sendo necessário que os veículos automotores e os motores estacionários estejam registrados e licenciados na forma da legislação vigente e possuir características apropriadas para receber, armazenar e consumir o Gás Natural Veicular – GNV.



72B0A5B833





CÂMARA DOS DEPUTADOS



De acordo com o Projeto, terão direito a incentivos creditícios: frotas automotoras de uso múltiplo; frotas de táxis; transportadora escolar; taxistas autônomos, transporte escolar autônomo e revendedores varejistas de Gás Natural Veicular.

Destaca o Projeto que somente os veículos à gasolina com até 7 (sete) anos podem utilizar-se dos incentivos creditícios propostos e que a atividade do Revendedor Varejista do Gás Natural Veicular será exercida, **preferencialmente**, em área já ocupada com a atividade de revendedor varejista de combustíveis líquidos derivados do petróleo e do álcool.

Quanto ao aspecto creditício, o PL 2.162/99 prevê, como incentivo à conversão de motores à gasolina e à implantação de Bombas de GNV, aumento no limite de financiamento e redução na taxa de juros referente àquelas operações, determinando, ainda, que pelo menos 1% do orçamento anual do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES – seja destinado ao financiamento dos incentivos previstos.

## II – VOTO DO RELATOR

O povo brasileiro descobriu, de repente, a grande importância do Gás Natural Veicular (GNV). De 20 mil veículos movimentados a Gás Natural em 1998, chegamos, em agosto do corrente ano, a mais de 375 mil unidades, devendo se atingir até o final do corrente ano a 450 mil. A previsão para o ano de 2005 é mais alvissareira, quando deveremos contar com um milhão de veículos circulando com o GNV. Atualmente o Brasil conta com a segunda maior frota do mundo, movida a Gás Natural Veicular, somente superada pela Argentina que conta com 750.000 veículos (posição de agosto de 2002). É interessante registrar que esse quadro brasileiro não conta com nenhum apoio governamental como financiamento ou outro qualquer tipo de incentivo.

O PL 2.162/99 visa corrigir, também, esse aspecto, cedendo incentivos creditícios ao uso do Gás Natural ou outros combustíveis de origem vegetal, em substituição a combustíveis mais poluentes, assegurando melhores condições ambientais às nossas cidades e, como consequência reduzindo a incidência de doenças pulmonares que afligem a nossa população.

Segundo trabalho publicado pelo Instituto Nacional de Tecnologia do MCT, é a seguinte a situação da frota de veículos no Brasil:







CÂMARA DOS DEPUTADOS



- A categoria automóveis, mais numerosa, representa 72,2% do total de veículos automotores, emitindo 53,9% de milhões de toneladas de Gás Carbônico (CO<sub>2</sub>); / ano.
- A Categoria Comerciais Leve, que inclui os veículos de uso misto “*pick ups*” e veículos leves de carga, participam com 8,5% dos veículos automotores, emitindo 15,3 milhões de CO<sub>2</sub>/ano; essas três categorias formadoras do sub-segmento de veículos leves emitem um total de 72 milhões de toneladas de Gás Carbônico (CO<sub>2</sub>)/ano, provocando o agravamento do já preocupante efeito estufa.
- Existem, ainda, a categoria caminhões que emitem 50,3 toneladas de CO<sub>2</sub>/ano, bem como a categoria ônibus, que gera 20,6 milhões de toneladas de gás carbônico anuais.

A Cidade de São Paulo é um triste exemplo dessa poluição. Há épocas em que o ar fica tão saturado que apenas determinados finais de placas de veículos são autorizados a circular. O número excessivo de veículos a diesel e à gasolina são os grandes vilões dessa grave situação.

Apensado ao PL 2162-A/99 encontra-se o PL 2.214/99 que obriga a utilização do GNV pelas empresas Concessionárias de Transportes Urbanos nas suas frotas, em substituição ao óleo diesel e que estabelece, também, um prazo de 2 (dois) anos para sua adaptação. A exemplo do que ocorreu nas Comissões de Defesa do Consumidor, Meio ambiente e Minorias e a de Viação e Transporte somos pela **REJEIÇÃO** desse apenso, fazendo a inclusão de uma EMENDA ao PL 2162-A/99, na qual incluímos, também, as Concessionárias de transporte urbano e de transporte de carga que desejarem utilizar em seus veículos o GNV, em substituição ao óleo diesel. A emenda estende, também, os incentivos previstos no PL 2162-A/99 às Concessionárias de transporte urbano e transporte de carga, optantes pelo GNV, bem como aquelas que optarem, também, pela implantação de Bombas de GNV.

A diminuição do consumo de óleo diesel, com a progressiva transformação dos motores diesel em GNV implicará numa diminuição da importação de petróleo, o que nos aproximará mais de nossa auto-suficiência no produto, uma vez que os transportes rodoviário urbano e o de carga utilizam apenas o diesel, que é o grande vilão de nossas importações de petróleo.







CÂMARA DOS DEPUTADOS



Um outro fator que nos levou à elaboração dessa EMENDA, além do chamado custo/benefício, prende-se ao fato de que o Brasil já fabrica e até exporta para a Europa, o motor GNV M447hLAG, da Mercedes Benz, para ônibus e caminhões.

A experiência com algumas poucas frotas convertidas tem mostrado grande redução de gastos com combustíveis, devido ao menor custo do GNV, como também à dificuldade de adulteração e extravio desse produto, gerando economias maiores que 60%, com impacto positivo na economia das empresas e do País.

Segundo a Fundação Getúlio Vargas – FGV – o Brasil dispõe hoje (agosto de 2002) de 708 oficinas de conversão que são responsáveis por 12 mil empregos. Estima a mesma Fundação que o setor poderá gerar mais 60 mil empregos, se aprovado o Projeto-de-Lei 2.162/99 ora analisado.

Por isso achamos ser este um momento histórico para esta Casa de Legisladores se posicionar a favor de um fato novo que está ocorrendo nos grandes centros urbanos – a procura pelo GNV – uma demanda que surgiu espontaneamente, de maneira imprevisível, levado pelos fatores de custo/benefício, segurança, no uso e limpeza na queima sendo, portanto, muito menos poluente.

Num exato momento em todos os olhos estão voltados para um problema que se agrava no dia-a-dia, qual seja, a poluição atmosférica, responsável por inúmeras transformações climáticas já sentidas em nosso planeta, causando uma gama de doenças, notadamente as respiratórias de fundo alérgico, não poderíamos ficar alheios a esse fato.

Por isso, diante da importância da matéria envolvida na proposição, resolvemos manifestar-nos pela **APROVAÇÃO** do Projeto-de-Lei n.º 2162-A/99, com a alteração do Art. 9º, inciso IV proposta pela Comissão de Defesa do Consumidor e Minorias, e a EMENDA que apresentamos e viemos defender junto aos Nobres Pares a procedência de nosso voto, **REJEITANDO** o PL 2.214, de 1999.

Sala das comissões,

08/11/2002.



72B0A5B833





CÂMARA DOS DEPUTADOS



*Helena Augusta de Souza*

Dr. HELENO  
Relator



72B0A5B833





CÂMARA DOS DEPUTADOS



COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA

Projeto de Lei nº 2162-A-99

**EMENDA ADITIVA Nº 01/2002**

Dê-se aos artigos 1º, 3º e 4º do projeto a seguinte redação:

Artigo 1º - Fica autorizada a utilização de Gás Natural em veículos automotores e motores estacionários à gasolina e diesel, obedecidas as normas e procedimentos aplicáveis ao comércio desses combustíveis, estabelecido em portaria do Ministro de Estado de Minas e Energia.

Artigo 3º - .....

VII - Concessionárias de Transporte Urbano;

VIII – Concessionárias de Transporte de Carga;

Artigo 4º - A atividade de revendedor varejista de Gás Natural veicular poderá ser exercida por empresas comerciais e concessionárias de transporte urbano e transporte de carga, em conformidade com normas específicas baixadas pelo Ministério de Minas e Energia e Agência Nacional de Petróleo (ANP).

Sala das Comissões,

08/11/2002.

*Dr. Heleno*  
Dr. Heleno  
Relator



54C1342521





CÂMARA DOS DEPUTADOS

**COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA****PROJETO DE LEI Nº 2.162, DE 1999****III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Minas e Energia, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.162/1999, com emenda, e pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.214/1999, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Dr. Heleno.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Salvador Zimbaldi - Presidente, Ailton Dipp, Antonio Feijão, Dr. Heleno, Fernando Ferro, Francisco Garcia, Juquinha, Luiz Sérgio, Marcos Lima, Moreira Ferreira, Olimpio Pires, Paulo Feijó, Vadão Gomes, Edinho Bez, Eliseu Resende, Gilberto Kassab, Márcio Fortes e Ricardo Barros.

Sala da Comissão, em 20 de novembro de 2002.

Deputado SALVADOR ZIMBALDI  
Presidente





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA



#

## EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO

### AO PROJETO DE LEI Nº 2.162, DE 1999

Dê-se aos artigos 1º, 3º e 4º do projeto a seguinte redação:

**Art. 1º.** Fica autorizada a utilização de Gás Natural em veículos automotores e motores estacionários à gasolina e diesel, obedecidas as normas e procedimentos aplicáveis ao comércio desses combustíveis, estabelecido em portaria do Ministro de Estado de Minas e Energia.

**Art. 3º.** .....

**VII -** Concessionárias de Transporte Urbano;

**VIII –** Concessionárias de Transporte de Carga.

**Art. 4º.** A atividade de revendedor varejista de Gás Natural veicular poderá ser exercida por empresas comerciais e concessionárias de transporte urbano e transporte de carga, em conformidade com normas específicas baixadas pelo Ministério de Minas e Energia e Agência Nacional de Petróleo (ANP).

Sala das Comissões, 20 de novembro de 2002.

Deputado **Salvador Zimbaldi**  
Presidente