



CÂMARA DOS DEPUTADOS

# PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 1.413, DE 2013

(Do Sr. Camilo Cola)

Susta atos do Poder Executivo que impedem a comercialização de veículos de passeio movidos a óleo diesel combustível no Brasil.

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

MINAS E ENERGIA;

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

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

**APRECIAÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

**PUBLICAÇÃO INICIAL**  
Art. 137, caput - RICD

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Nos termos do art. 49, V, da Constituição Federal, susta-se a Portaria nº 23, de 6 de junho de 1994, do Departamento Nacional de Combustíveis.

**Art. 2º** Nos termos do art. 49, V, da Constituição Federal, susta-se o art. 5º da Resolução nº 292, de 29 de agosto de 2008, do Conselho Nacional de Trânsito.

**Art. 3º** Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

## **JUSTIFICAÇÃO**

Hoje, o óleo diesel move a maioria dos veículos comerciais do País, porém não pode ser usado em carros de passeio, proibição que remonta à década de 70.

Essa proibição foi proposta para viabilizar o subsídio ao transporte coletivo de passageiros e o de carga, já que o governo poderia praticar uma política de preços diferenciada entre o diesel e a gasolina. A ideia era restringir o uso do óleo diesel aos veículos comerciais, que, assim, poderia ser vendido a preços inferiores ao da gasolina.

À época, os motores movidos a diesel eram muito mais poluentes que seus equivalentes movidos à gasolina, outro objetivo era diminuir a poluição nos grandes centros urbanos, proibindo aos veículos leves o uso do diesel.

Mais de 35 anos de vigência dessa política, vê-se seu esgotamento. Os enormes avanços obtidos na tecnologia dos motores do ciclo Diesel, que, hoje, não só são mais econômicos, como também poluem bem menos que seus congêneres a gasolina. A política de preços subsidiados do óleo diesel que vigorou há até bem pouco tempo ajudou a perpetuar a distorção de nossa matriz de transportes, que coloca ênfase excessiva no transporte rodoviário, mesmo em situações em que, em outros países, ele seria executado por ferrovias ou hidrovias.

A proibição do uso do diesel nos carros de passeio tem sido fator que retarda a massificação da utilização do biodiesel em nosso País, a despeito do fato de termos grande potencialidade na produção e exportação desse combustível. Podemos traçar um paralelo com o etanol que resultou numa alternativa real à gasolina graças ao grande esforço da engenharia brasileira, porém baseado em uma demanda existente em nosso mercado.

No caso específico do biodiesel, entendemos que apenas com a demanda dos futuros milhões de motoristas as montadoras investirão talentos e recursos em uma forma de

fazer desse óleo de origem vegetal o mesmo que foi feito com o etanol, ou seja, uma tecnologia de uso cotidiano nas ruas e avenidas de nossas cidades.

Para liberar a venda dos veículos leves a diesel no Brasil, é necessário sustar a vigência de dois atos do Poder Executivo que exorbitam de seu poder regulamentador.

Em relação à venda dos veículos movidos a diesel, é a Resolução nº 292, de 29 de agosto de 2008, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que, em seu art. 5º proíbe o registro, licenciamento e emplacamento dos carros de passeio a diesel. Esse colegiado deve agir dentro das competências delegadas pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, ou seja, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Ocorre, entretanto, que o CTB não abriga em seu texto a proibição existente em tal Resolução, o que a torna insustentável do ponto de vista legal.

Por outro lado, a proibição do consumo de diesel por veículos de passeio encontra-se na Portaria nº 23, de 6 de junho de 1994, do extinto Departamento Nacional de Combustível.

Essa portaria, entretanto, afronta diretamente o inciso XVIII, do art. 1º, da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997 (dispõe sobre a política energética nacional, entre outros assuntos), determina que a mitigação das emissões de gases causadores de efeito estufa é um dos objetivos das políticas para o uso racional das fontes de energia. Os motores a diesel hoje emitem menos gases causadores do efeito estufa que seus congêneres movidos a gasolina. Logo, a proibição de uso do diesel em veículos de passeio vai em sentido oposto ao que foi expresso no texto legal, uma vez que impede a utilização de tecnologias que reduzem a emissão de gases causadores do efeito estufa.

Nesses termos, chamo a atenção de meus nobres pares para a importância deste projeto.

Sala das Sessões, em 28 de Novembro de 2013.

Deputado CAMILO COLA

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA  
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

**PORTARIA Nº 23, DE 6 DE JUNHO DE 1994**

**DEPARTAMENTO NACIONAL DE COMBUSTÍVEIS**

**RESOLVE:** Proibir o consumo de óleo diesel em veículos automotores de passageiros, de carga e de uso misto com capacidade inferior a 1.000 kg, altera o texto da Portaria DNC N° 16 de 29/06/93.

ALTERADA: § 3º do Art. 1º, pela Portaria DNC N° 47 de 06/12/94.

O DIRETOR DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE COMBUSTÍVEIS - DNC, no uso das atribuições que lhe confere o art. 12 do anexo I do Decreto n° 507, de 23 de abril de 1.992.

Considerando que o óleo diesel tem preço favorecido e que o país necessita efetuar expressivas importações desse produto com elevado dispêndio de divisas;

Considerando a possibilidade de uso de outros combustíveis automotivos em substituição ao óleo diesel, resolve:

Art. 1º Fica proibido o consumo de óleo diesel como combustível nos veículo automotores de passageiros de carga e de uso misto, nacionais e importados, com capacidade de transporte inferior a 1.000 kg (mil quilogramas), computados os pesos do condutor, tripulantes, passageiros e da carga.

§ 1º Para fins desta Portaria, considera-se que o peso de uma pessoa é de 70 kg (setenta quilogramas).

§ 2º Excetuam-se do disposto no caput deste artigo os veículos automotores denominados, jipes, com tração nas quatro rodas, caixa de mudança múltipla e redutor, que atendam aos requisitos do Ato Declaratório (Normativo) n° 32, de 28 de setembro de 1.993, da Coordenação Geral do Sistema de Tributação da Secretaria da Receita Federal, mesmo os que atendam, simultaneamente, as condições de jipes e de uso misto, conforme Parecer Normativo n° 2, de 24 de março de 1.994, da citada Coordenação.

§ 3º As disposições desta Portaria não se aplicam aos veículos registrados, licenciados e emplacados até a data de sua entrada em vigência, bem como aos veículos licenciados em outros países com permanência temporária no país e aos veículos de missões diplomáticas, desde que prestando serviços efetivos às mesmas.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PAULO TOSHIO MOTOKI

## **RESOLUÇÃO N° 292, DE 29 DE AGOSTO DE 2008**

Dispõe sobre modificações de veículos previstas nos arts. 98 e 106 da Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, resolve:

**Art. 1º** Estabelecer as modificações permitidas em veículo registrado no Órgão Executivo de Trânsito dos Estados ou do Distrito Federal.

Parágrafo único: Os veículos e sua classificação quanto à espécie, tipo e carroçaria estão descritos no Anexo I da Resolução 291/08-CONTRAN

**Art. 2º** As modificações permitidas em veículos, bem como a exigência para cada modificação e a nova classificação dos veículos após modificados, quanto ao tipo/espécie e carroçaria, para fins de registro e emissão de CRV/CRLV, constam no Anexo desta Resolução.

Parágrafo único: Além das modificações previstas nesta Resolução, também são permitidas as transformações em veículos previstas no Anexo II da Resolução nº 291/08 - CONTRAN, as quais devem ser precedidas de obtenção de código de marca/modelo/versão nos termos nela estabelecidos.

**Art. 3º** As modificações em veículos devem ser precedidas de autorização da autoridade responsável pelo registro e licenciamento.

Parágrafo único: A não observância do disposto no caput deste artigo incorrerá nas penalidades e medidas administrativas previstas no art. 230, inciso VII, do Código de Trânsito Brasileiro.

**Art. 4º** Quando houver modificação exigir-se-á realização de inspeção de segurança veicular para emissão do Certificado de Segurança Veicular - CSV, conforme regulamentação específica do INMETRO, expedido por Instituição Técnica Licenciada pelo DENATRAN, respeitadas as disposições constantes na tabela do Anexo desta Resolução.

Parágrafo único: O número do Certificado de Segurança Veicular - CSV, deve ser registrado no campo das observações do Certificado de Registro de Veículos - CRV e do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos - CRLV, enquanto que as modificações devem ser registradas nos campos específicos e, quando estes não existirem, no campo das observações do CRV/CRLV

**Art. 5º** Somente serão registrados, licenciados e emplacados com motor alimentado a óleo diesel, os veículos autorizados conforme a Portaria nº 23, de 6 de junho de 1994, baixada pelo extinto Departamento Nacional de Combustíveis - DNC, do Ministério de Minas e Energia e regulamentação específica do DENATRAN.

Parágrafo único: Fica proibida a modificação da estrutura original de fábrica dos veículos para aumentar a capacidade de carga, visando o uso do combustível Diesel

.....  
.....

## **LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997**

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

### **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

### **CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

**Art. 1º** O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

**§ 1º** Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

**§ 2º** O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

**§ 3º** Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

#### **§ 4º (VETADO)**

**§ 5º** Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes no Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

**Art. 2º** São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação publica e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

.....  
.....

## **LEI Nº 9.478, DE 6 DE AGOSTO DE 1997**

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.

## O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

### CAPÍTULO I DOS PRINCÍPIOS E OBJETIVOS DA POLÍTICA ENERGÉTICA NACIONAL

Art. 1º As políticas nacionais para o aproveitamento racional das fontes de energia visarão aos seguintes objetivos:

- I - preservar o interesse nacional;
- II - promover o desenvolvimento, ampliar o mercado de trabalho e valorizar os recursos energéticos;
- III - proteger os interesses do consumidor quanto a preço, qualidade e oferta dos produtos;
- IV - proteger o meio ambiente e promover a conservação de energia;
- V - garantir o fornecimento de derivados de petróleo em todo o território nacional, nos termos do § 2º do art. 177 da Constituição Federal;
- VI - incrementar, em bases econômicas, a utilização do gás natural;
- VII - identificar as soluções mais adequadas para o suprimento de energia elétrica nas diversas regiões do País;
- VIII - utilizar fontes alternativas de energia, mediante o aproveitamento econômico dos insumos disponíveis e das tecnologias aplicáveis;
- IX - promover a livre concorrência;
- X - atrair investimentos na produção de energia;
- XI - ampliar a competitividade do País no mercado internacional.
- XII - incrementar, em bases econômicas, sociais e ambientais, a participação dos biocombustíveis na matriz energética nacional; (*Inciso acrescido pela Lei nº 11.097, de 13/1/2005*)
- XIII - garantir o fornecimento de biocombustíveis em todo o território nacional; (*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 532, de 28/4/2011, convertida na Lei nº 12.490, de 16/9/2011*)
- XIV - incentivar a geração de energia elétrica a partir da biomassa e de subprodutos da produção de biocombustíveis, em razão do seu caráter limpo, renovável e complementar à fonte hidráulica; (*Inciso acrescido pela Lei nº 12.490, de 16/9/2011*)
- XV - promover a competitividade do País no mercado internacional de biocombustíveis; (*Inciso acrescido pela Lei nº 12.490, de 16/9/2011*)
- XVI - atrair investimentos em infraestrutura para transporte e estocagem de biocombustíveis; (*Inciso acrescido pela Lei nº 12.490, de 16/9/2011*)
- XVII - fomentar a pesquisa e o desenvolvimento relacionados à energia renovável; (*Inciso acrescido pela Lei nº 12.490, de 16/9/2011*)
- XVIII - mitigar as emissões de gases causadores de efeito estufa e de poluentes nos setores de energia e de transportes, inclusive com o uso de biocombustíveis. (*Inciso acrescido pela Lei nº 12.490, de 16/9/2011*)

## CAPÍTULO II

### DO CONSELHO NACIONAL DE POLÍTICA ENERGÉTICA

Art. 2º Fica criado o Conselho Nacional de Política Energética - CNPE, vinculado à Presidência da República e presidido pelo Ministro de Estado de Minas e Energia, com a atribuição de propor ao Presidente da República políticas nacionais e medidas específicas destinadas a:

I - promover o aproveitamento racional dos recursos energéticos do País, em conformidade com os princípios enumerados no capítulo anterior e com o disposto na legislação aplicável;

II - assegurar, em função das características regionais, o suprimento de insumos energéticos às áreas mais remotas ou de difícil acesso do País, submetendo as medidas específicas ao Congresso Nacional, quando implicarem criação de subsídios;

III - rever periodicamente as matrizes energéticas aplicadas às diversas regiões do País, considerando as fontes convencionais e alternativas e as tecnologias disponíveis;

IV - estabelecer diretrizes para programas específicos, como os de uso do gás natural, do carvão, da energia termonuclear, dos biocombustíveis, da energia solar, da energia eólica e da energia proveniente de outras fontes alternativas; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 11.097, de 13/1/2005](#))

V - estabelecer diretrizes para a importação e exportação, de maneira a atender às necessidades de consumo interno de petróleo e seus derivados, biocombustíveis, gás natural e condensado, e assegurar o adequado funcionamento do Sistema Nacional de Estoques de Combustíveis e o cumprimento do Plano Anual de Estoques Estratégicos de Combustíveis, de que trata o art. 4º da Lei nº 8.176, de 8 de fevereiro de 1991; ([Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 532, de 28/4/2011, convertida na Lei nº 12.490, de 16/9/2011](#))

VI - sugerir a adoção de medidas necessárias para garantir o atendimento à demanda nacional de energia elétrica, considerando o planejamento de longo, médio e curto prazos, podendo indicar empreendimentos que devam ter prioridade de licitação e implantação, tendo em vista seu caráter estratégico e de interesse público, de forma que tais projetos venham assegurar a otimização do binômio modicidade tarifária e confiabilidade do Sistema Elétrico. ([Inciso acrescido pela Lei nº 10.848, de 15/3/2004](#))

VII - estabelecer diretrizes para o uso de gás natural como matéria-prima em processos produtivos industriais, mediante a regulamentação de condições e critérios específicos, que visem a sua utilização eficiente e compatível com os mercados interno e externos. ([Inciso acrescido pela Lei nº 11.909, de 4/3/2009](#))

VIII - definir os blocos a serem objeto de concessão ou partilha de produção; ([Inciso acrescido pela Lei nº 12.351, de 22/12/2010](#))

IX - definir a estratégia e a política de desenvolvimento econômico e tecnológico da indústria de petróleo, de gás natural, de outros hidrocarbonetos fluidos e de biocombustíveis, bem como da sua cadeia de suprimento; ([Inciso acrescido pela Lei nº 12.351, de 22/12/2010, e com nova redação dada pela Medida Provisória nº 532, de 28/4/2011, convertida na Lei nº 12.490, de 16/9/2011](#))

X - induzir o incremento dos índices mínimos de conteúdo local de bens e serviços, a serem observados em licitações e contratos de concessão e de partilha de produção, observado o disposto no inciso IX. ([Inciso acrescido pela Lei nº 12.351, de 22/12/2010](#))

§ 1º Para o exercício de suas atribuições, o CNPE contará com o apoio técnico dos órgãos reguladores do setor energético.

§ 2º O CNPE será regulamentado por decreto do Presidente da República, que determinará sua composição e a forma de seu funcionamento.

.....  
.....

**FIM DO DOCUMENTO**