

**AVULSO NÃO  
PUBLICADO:  
PROPOSIÇÃO DE  
PLENÁRIO.**



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

# **PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 52-A, DE 2019 (Do Sr. Coronel Tadeu)**

Susta atos normativos do Poder Executivo que impedem a utilização de veículos de passeio movidos a óleo diesel; tendo parecer da Comissão de Minas e Energia, pela rejeição deste e dos de nºs 207/19 e 398/19, apensados (relator: DEP. CLEBER VERDE).

**DESPACHO:**  
ÀS COMISSÕES DE:  
MINAS E ENERGIA E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (MÉRITO E ART. 54,  
RICD)

**APRECIÇÃO:**  
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

## **SUMÁRIO**

- I - Projeto inicial
- II - Projetos apensados: 207/19 e 398/19
- III - Na Comissão de Minas e Energia:
  - Parecer do relator
  - Parecer da Comissão
  - Voto em separado

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Fica sustada, nos termos do art. 49, V, da Constituição Federal, a Portaria nº 23, de 6 de junho de 1994, do Departamento Nacional de Combustíveis.

**Art. 2º** Fica sustado, nos termos do art. 49, V, da Constituição Federal, 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

Ao longo dos últimos anos, os motores movidos a óleo diesel passaram por profundos avanços que os tornaram mais econômicos, menos poluentes, mais silenciosos, e com maior potência. Em outras palavras, os modernos motores movidos a esse combustível em quase nada lembram seus congêneres de vinte anos atrás.

De fato, na Europa, seu uso tem crescido em função das menores emissões de gases causadores de efeito estufa, ao mesmo tempo em que proporcionam menor consumo e mais força no uso urbano que seus congêneres a gasolina.

Ocorre, entretanto, que o uso desse combustível é limitado a apenas veículos de carga, de transporte coletivo de passageiros, ou *off-road*. Entendemos, entretanto, que essa restrição, ante os benefícios desse combustível, não faça sentido, e seja, até mesmo, lesiva ao desenvolvimento da utilização do biodiesel em nosso País. Traçando um paralelo com o desenvolvimento do uso do etanol no Brasil, somente com a utilização maciça desse combustível nos carros de passeio é que as montadoras dedicaram recursos e esforços que culminaram na tecnologia atual dos motores “flex”, que permitem ao País uma menor dependência dos derivados de petróleo.

De forma análoga, acreditamos que ao se permitir uma ampla utilização dos motores movidos a diesel no Brasil, será dado o estímulo necessário para o desenvolvimento do biodiesel, que nos permitiria ainda mais, reduzir nossa dependência do petróleo, *commodity* que, como todos sabem, é sujeita a intensas flutuações de preço no mercado internacional, e que continua a pressionar negativamente nossa balança comercial.

Por fim, do ponto de vista estritamente legal, entendemos que as mencionadas normas do extinto DNC e do Contran extrapolam os limites de competência do Poder Executivo, uma vez que não existe lei que proíba o uso do diesel por veículos de passeio em nosso País. Nesse sentido, parece claro que esses órgãos não poderiam impor as vedações aqui tratadas por mera normatização, como foi o caso. Nesse sentido é forçoso sustá-las, como determina o art. 49, inciso V, de nossa Lei Maior.

São esses os motivos que entendemos merecer a elevada consideração dos nobres Parlamentares, e que nos levam a apresentar este projeto de decreto legislativo.

Sala das Sessões, em 12 de março de 2019.

Deputado **CORONEL TADEU**  
PSL/SP

### *LEGISLAÇÃO CITADA*

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 Nº 16 de 29/06/93.

ALTERADA: § 3º do Art. 1º, pela Portaria DNC Nº 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 nº 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) nº 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 nº 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 nº 292 de 29/08/2008 / CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito (D.O.U. 29/09/2008)

**Código de Trânsito Brasileiro.** 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.

RESOLUÇÃO Nº 292, DE 29 DE AGOSTO DE 2008

(Ver Resolução CONTRAN nº 290 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.

Publicado no **DSF**, de 1/5/2015

---

Secretaria de Editoração e Publicações – Brasília-DF  
**OS: 11761/2015**

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG  
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL  
Seção de Legislação Citada - SELEC

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

**O DIRETOR DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE COMBUSTÍVEIS** – DNC, no uso das atribuições que lhe confere o art. 12 do anexo I do Decreto nº 507, de 23 de abril de 1992.

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 veículos automotores de passageiros, de carga e de uso misto, nacionais e importados, com capacidade de transporte inferior a 1.000 (mil quilogramas), computados os pesos do condutor, tripulantes, passageiros e de carga.

§ 1º Para os 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) nº 32, de 28 de setembro de 1993, 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 nº 2 de 24 de março de 1994, 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 Nº 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. 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

Art. 6º Os veículos de passageiros e de cargas, exceto veículos de duas ou três rodas e quadriciclos, usados, que sofrerem alterações no sistema de suspensão, ficam obrigados a atender aos limites e exigências previstos nesta Resolução, cabendo a cada entidade executora das modificações e ao proprietário do veículo a responsabilidade pelo

atendimento às exigências em vigor.(Redação dada pela Resolução 479/2014/CONTRAN/MCD)

Parágrafo único: Para os veículos que tiverem sua suspensão modificada, deve-se fazer constar no campo das observações do Certificado de Registro de Veículo - CRV e do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV a nova altura do veículo medida verticalmente do solo ao ponto do farol baixo (original) do veículo.

§1º Nos veículos com PBT até 3500 kg:(Acrescentada pela Resolução 479/2014/CONTRAN/MCD)

I - o sistema de suspensão poderá ser fixo ou regulável.(Acrescentada pela Resolução 479/2014/CONTRAN/MCD)

II - A altura mínima permitida para circulação deve ser maior ou igual a 100 mm, medidos verticalmente do solo ao ponto mais baixo da carroceria ou chassi, conforme anexo I.(Acrescentada pela Resolução 479/2014/CONTRAN/MCD)

.....  
 .....  
**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO**  
**N.º 207, DE 2019**  
**(Do Sr. Mauro Nazif)**

Revoga atos do Poder Executivo para possibilitar a ampliação do uso do diesel em veículos automotores no País.

**DESPACHO:**  
 APENSE-SE À(AO) PDL-52/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica revogada a Portaria nº 23, de 6 de junho de 1994, do extinto Departamento Nacional de Combustíveis.

Art. 2º Fica revogado o art. 5º e seu parágrafo único, da Resolução nº 292, de 29 de agosto de 2008, do Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 3º Este Decreto Legislativo entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após a data de sua publicação.

**JUSTIFICAÇÃO**

Segundo informações divulgadas pela revista especializada em veículos "Quatro Rodas", o Brasil é o único país do mundo que tem normas que proíbem a comercialização de carros de passeio com motor diesel, embora esta restrição exista em algumas cidades europeias.

A proibição vem desde novembro de 1976, após a crise do petróleo, quando 98% do transporte nacional de passageiros e cargas era movido a derivados de petróleo e o País precisava importar 78% do petróleo consumido.

Desde então o diesel está concentrado no transporte de cargas e transporte coletivo de passageiros. Hoje, somente caminhões, ônibus, picapes com carga útil superior a 1.000 kg e utilitários com tração 4x4 e reduzida podem usar esses motores.

Entendemos que essa restrição há muito não mais se sustenta.

Argumento contrário à liberação de veículos movidos à diesel está ligado a proteção da saúde humana e do meio ambiente. O diesel que era produzido há 30 anos era extremamente tóxico devido à alta emissão de enxofre, o que resultava em 13.000 ppm (partes por milhão). Atualmente, com a criação do diesel S10, houve uma expressiva redução da emissão de partículas prejudiciais à saúde humana, tendo em vista o baixo teor de enxofre em sua composição, que é o principal responsável pela emissão de material particulado, passando para 10 ppm.

Este projeto também visa ampliar o direito do consumidor em poder optar entre um veículo flex (gasolina/álcool) ou um veículo à diesel de acordo com as suas necessidades. Sabe-se que o motor a diesel é muito mais durável que um a gasolina. Da mesma forma, são motores 25 a 35% mais eficientes que o a gasolina, sendo que o consumo pode chegar até a 25 km/l.

A aprovação deste PDL possibilitará que a indústria automotiva possa avaliar e planejar a criação de novas linhas de motores, o que poderá gerar aumento de emprego e renda para o País, inclusive para exportação. A indústria brasileira poderá desenvolver motores movidos à diesel e biodiesel. Cabe ao Estado brasileiro alterar sua legislação para permitir que a indústria automobilística avance nesse sentido.

Por considerarmos ser relevante a proposição e amparada no ordenamento jurídico vigente, rogamos aos nobres Pares apoio para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 23 de abril 2019.

**Deputado MAURO NAZIF  
PSB/RO**



**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**  
 Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG  
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL  
 Seção de Legislação Citada - SELEC

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

O DIRETOR DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE COMBUSTÍVEIS – DNC, no uso das atribuições que lhe confere o art. 12 do anexo I do Decreto nº 507, de 23 de abril de 1992.

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 veículos automotores de passageiros, de carga e de uso misto, nacionais e importados, com capacidade de transporte inferior a 1.000 (mil quilogramas), computados os pesos do condutor, tripulantes, passageiros e de carga.

§ 1º Para os 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) nº 32, de 28 de setembro de 1993, 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 nº 2 de 24 de março de 1994, 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 Nº 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. 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

Art. 6º Os veículos de passageiros e de cargas, exceto veículos de duas ou três rodas e quadriciclos, usados, que sofrerem alterações no sistema de suspensão, ficam obrigados a atender aos limites e exigências previstos nesta Resolução, cabendo a cada

entidade executora das modificações e ao proprietário do veículo a responsabilidade pelo atendimento às exigências em vigor.(Redação dada pela Resolução 479/2014/CONTRAN/MCD)

Parágrafo único: Para os veículos que tiverem sua suspensão modificada, deve-se fazer constar no campo das observações do Certificado de Registro de Veículo - CRV e do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV a nova altura do veículo medida verticalmente do solo ao ponto do farol baixo (original) do veículo.

§1º Nos veículos com PBT até 3500 kg:(Acrescentada pela Resolução 479/2014/CONTRAN/MCD)

I - o sistema de suspensão poderá ser fixo ou regulável.(Acrescentada pela Resolução 479/2014/CONTRAN/MCD)

II - A altura mínima permitida para circulação deve ser maior ou igual a 100 mm, medidos verticalmente do solo ao ponto mais baixo da carroceria ou chassi, conforme anexo I.(Acrescentada pela Resolução 479/2014/CONTRAN/MCD)

III - O conjunto de rodas e pneus não poderá tocar em parte alguma do veículo quando submetido ao teste de esterçamento.(Acrescentada pela Resolução 479/2014/CONTRAN/MCD)

§2º Nos veículos com PBT acima de 3.500 kg:(Acrescentada pela Resolução 479/2014/CONTRAN/MCD)

I - em qualquer condição de operação, o nivelamento da longarina não deve ultrapassar dois graus a partir de uma linha horizontal.(Acrescentada pela Resolução 479/2014/CONTRAN/MCD)

II - A verificação do cumprimento do disposto no inciso I será feita conforme o Anexo I.(Acrescentada pela Resolução 479/2014/CONTRAN/MCD)

III - As dimensões de intercambiabilidade entre o caminhão trator e o rebocado devem respeitar a norma NBR NM - ISO 1726.(Acrescentada pela Resolução 479/2014/CONTRAN/MCD)

IV - É vedada a alteração na suspensão dianteira, exceto para instalação do sistema de tração e para incluir ou excluir eixo auxiliar, direcional ou auto direcional.(Acrescentada pela Resolução 479/2014/CONTRAN/MCD)

§ 3º Os veículos que tiverem sua suspensão modificada, em qualquer condição de uso, deverão inserir no campo das observações do Certificado de Registro de Veículo - CRV e do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV a altura livre do solo.(Acrescentada pela Resolução 479/2014/CONTRAN/MCD)

.....  
 .....  
**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO**  
**N.º 398, DE 2019**  
**(Do Sr. Felipe Francischini)**

Susta atos do Poder Executivo que impedem a utilização de veículos a passeio movidos a óleo diesel.

**DESPACHO:**  
**APENSE-SE À(AO) PDL-52/2019.**

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam sustados, nos termos do art. 49, V, da Constituição Federal:

I – a Portaria nº 23, de 6 de junho de 1994, do extinto Departamento Nacional de Combustíveis – DNC;

II – o art. 5º da Resolução nº 292, de 29 de agosto de 2008, Conselho Nacional do Trânsito – CONTRAN.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

### JUSTIFICAÇÃO

A Constituição Federal assegura que “ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei” (art. 5º, inciso II). Assim, não pode um regulamento proibir a produção e comercialização de veículos de passeio movidos a óleo diesel, haja vista que inexistente lei que estabeleça essa vedação.

Dito de outra maneira, o Poder Executivo claramente exorbitou do seu poder regulamentar ao editar a Portaria nº 23, de 6 de junho de 1994, do extinto Departamento Nacional de Combustíveis – DNC, do Ministério de Minas e Energia, que proíbe o consumo de óleo diesel como combustível nos veículos automotores de passageiros, de carga e de uso misto, nacionais e importados, com capacidade de transporte inferior a mil quilogramas. O mesmo se aplica ao art. 5º da Resolução nº 292, de 29 de agosto de 2008, Conselho Nacional do Trânsito – CONTRAN, ao determinar que somente serão registrados, licenciados e emplacados com motor alimentado a óleo diesel, os veículos autorizados conforme a mencionada portaria do DNC.

Quanto ao mérito, esses atos também não encontram justificativa. De fato, os atuais motores a diesel são 30% mais econômicos que os movidos a gasolina aspirados e aproximadamente 25% mais econômicos que motores de injeção direta a gasolina<sup>1</sup>. Adicionalmente, possuem torque 50% superior aos propulsores similares do ciclo Otto e apresentam vida útil média mais elevada que um motor a gasolina de mesmo tamanho.

Com a liberação do carro diesel, o consumidor teria mais possibilidades de escolha no momento de adquirir um veículo a passeio. Abstraindo-se considerações de preferência pessoal e levando-se em conta os preços atuais dos combustíveis, seria vantajoso para o consumidor que roda grande distância por ano, como taxistas e frotistas, adquirir um carro a diesel.

Por fim, o diesel S10 utilizado atualmente como combustível dos motores diesel, são extremamente menos poluentes que o S500, utilizado à época da proibição pela Portaria em tela.

É, pois, no estrito cumprimento da competência exclusiva do Congresso Nacional de sustar atos normativos do Poder Executivo que exorbitem dos limites de delegação legislativa e com o objetivo de ampliar o direito de escolha do consumidor que vimos apresentar a presente proposição, solicitando de nossos nobres pares desta Casa o seu valioso apoio para sua aprovação no mais breve prazo possível.

---

<sup>1</sup> Fonte: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) 05.2008, Fuel consumption in MNEDS, at least EU4 certification.

Sala das Sessões, em 14 de junho de 2019.

Deputado FELIPE FRANCISCHINI  
PSL/PR

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG  
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL  
Seção de Legislação Citada - SELEC

**CONSTITUIÇÃO  
DA  
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL  
1988**

**PREÂMBULO**

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

**TÍTULO II  
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS**

**CAPÍTULO I  
DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS**

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição;

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

III - ninguém será submetido a tortura nem a tratamento desumano ou degradante;

IV - é livre a manifestação do pensamento, sendo vedado o anonimato;

V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;

VI - é inviolável a liberdade de consciência e de crença, sendo assegurado o livre exercício dos cultos religiosos e garantida, na forma da lei, a proteção aos locais de culto e a suas liturgias;

VII - é assegurada, nos termos da lei, a prestação de assistência religiosa nas entidades civis e militares de internação coletiva;

VIII - ninguém será privado de direitos por motivo de crença religiosa ou de convicção filosófica ou política, salvo se as invocar para eximir-se de obrigação legal a todos imposta e recusar-se a cumprir prestação alternativa, fixada em lei;

IX - é livre a expressão da atividade intelectual, artística, científica e de comunicação, independentemente de censura ou licença;

X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

XI - a casa é asilo inviolável do indivíduo, ninguém nela podendo penetrar sem consentimento do morador, salvo em caso de flagrante delito ou desastre, ou para prestar socorro, ou, durante o dia, por determinação judicial;

XII - é inviolável o sigilo da correspondência e das comunicações telegráficas, de dados e das comunicações telefônicas, salvo, no último caso, por ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer para fins de investigação criminal ou instrução processual penal;

XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;

XIV - é assegurado a todos o acesso à informação e resguardado o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional;

XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

XVI - todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público, independentemente de autorização, desde que não frustrem outra reunião anteriormente convocada para o mesmo local, sendo apenas exigido prévio aviso à autoridade competente;

XVII - é plena a liberdade de associação para fins lícitos, vedada a de caráter paramilitar;

XVIII - a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seu funcionamento;

XIX - as associações só poderão ser compulsoriamente dissolvidas ou ter suas atividades suspensas por decisão judicial, exigindo-se, no primeiro caso, o trânsito em julgado;

XX - ninguém poderá ser compelido a associar-se ou a permanecer associado;

XXI - as entidades associativas, quando expressamente autorizadas, têm legitimidade para representar seus filiados judicial ou extrajudicialmente;

XXII - é garantido o direito de propriedade;

XXIII - a propriedade atenderá a sua função social;

XXIV - a lei estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta Constituição;

XXV - no caso de iminente perigo público, a autoridade competente poderá usar de propriedade particular, assegurada ao proprietário indenização ulterior, se houver dano;

XXVI - a pequena propriedade rural, assim definida em lei, desde que trabalhada pela família, não será objeto de penhora para pagamento de débitos decorrentes de sua atividade produtiva, dispondo a lei sobre os meios de financiar o seu desenvolvimento;

XXVII - aos autores pertence o direito exclusivo de utilização, publicação ou reprodução de suas obras, transmissível aos herdeiros pelo tempo que a lei fixar;

XXVIII - são assegurados, nos termos da lei:

a) a proteção às participações individuais em obras coletivas e à reprodução da imagem e voz humanas, inclusive nas atividades desportivas;

b) o direito de fiscalização do aproveitamento econômico das obras que criarem ou de que participarem aos criadores, aos intérpretes e às respectivas representações sindicais e associativas;

XXIX - a lei assegurará aos autores de inventos industriais privilégio temporário para sua utilização, bem como proteção às criações industriais, à propriedade das marcas, aos nomes de empresas e a outros signos distintivos, tendo em vista o interesse social e o desenvolvimento tecnológico e econômico do País;

XXX - é garantido o direito de herança;

XXXI - a sucessão de bens de estrangeiros situados no País será regulada pela lei brasileira em benefício do cônjuge ou dos filhos brasileiros, sempre que não lhes seja mais favorável a lei pessoal do *de cujus* ;

XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;

XXXIII - todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado;

XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:

a) o direito de petição aos poderes públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder;

- b) a obtenção de certidões em repartições públicas, para defesa de direitos e esclarecimento de situações de interesse pessoal;
- XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito;
- XXXVI - a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada;
- XXXVII - não haverá juízo ou tribunal de exceção;
- XXXVIII - é reconhecida a instituição do júri, com a organização que lhe der a lei, assegurados:
- a plenitude de defesa;
  - o sigilo das votações;
  - a soberania dos veredictos;
  - a competência para o julgamento dos crimes dolosos contra a vida;
- XXXIX - não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal;
- XL - a lei penal não retroagirá, salvo para beneficiar o réu;
- XLI - a lei punirá qualquer discriminação atentatória dos direitos e liberdades fundamentais;
- XLII - a prática do racismo constitui crime inafiançável e imprescritível, sujeito à pena de reclusão, nos termos da lei;
- XLIII - a lei considerará crimes inafiançáveis e insuscetíveis de graça ou anistia a prática da tortura, o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o terrorismo e os definidos como crimes hediondos, por eles respondendo os mandantes, os executores e os que, podendo evitá-los, se omitirem;
- XLIV - constitui crime inafiançável e imprescritível a ação de grupos armados, civis ou militares, contra a ordem constitucional e o Estado democrático;
- XLV - nenhuma pena passará da pessoa do condenado, podendo a obrigação de reparar o dano e a decretação do perdimento de bens ser, nos termos da lei, estendidas aos sucessores e contra eles executadas, até o limite do valor do patrimônio transferido;
- XLVI - a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, as seguintes:
- privação ou restrição da liberdade;
  - perda de bens;
  - multa;
  - prestação social alternativa;
  - suspensão ou interdição de direitos;
- XLVII - não haverá penas:
- de morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art. 84, XIX;
  - de caráter perpétuo;
  - de trabalhos forçados;
  - de banimento;
  - cruéis;
- XLVIII - a pena será cumprida em estabelecimentos distintos, de acordo com a natureza do delito, a idade e o sexo do apenado;
- XLIX - é assegurado aos presos o respeito à integridade física e moral;
- L - às presidiárias serão asseguradas condições para que possam permanecer com seus filhos durante o período de amamentação;
- LI - nenhum brasileiro será extraditado, salvo o naturalizado, em caso de crime comum, praticado antes da naturalização, ou de comprovado envolvimento em tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, na forma da lei;
- LII - não será concedida extradição de estrangeiro por crime político ou de opinião;
- LIII - ninguém será processado nem sentenciado senão pela autoridade competente;
- LIV - ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal;

LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;

LVI - são inadmissíveis, no processo, as provas obtidas por meios ilícitos;

LVII - ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória;

LVIII - o civilmente identificado não será submetido a identificação criminal, salvo nas hipóteses previstas em lei;

LIX - será admitida ação privada nos crimes de ação pública, se esta não for intentada no prazo legal;

LX - a lei só poderá restringir a publicidade dos atos processuais quando a defesa da intimidade ou o interesse social o exigirem;

LXI - ninguém será preso senão em flagrante delito ou por ordem escrita e fundamentada de autoridade judiciária competente, salvo nos casos de transgressão militar ou crime propriamente militar, definidos em lei;

LXII - a prisão de qualquer pessoa e o local onde se encontre serão comunicados imediatamente ao juiz competente e à família do preso ou à pessoa por ele indicada;

LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;

LXIV - o preso tem direito à identificação dos responsáveis por sua prisão ou por seu interrogatório policial;

LXV - a prisão ilegal será imediatamente relaxada pela autoridade judiciária;

LXVI - ninguém será levado à prisão ou nela mantido quando a lei admitir a liberdade provisória, com ou sem fiança;

LXVII - não haverá prisão civil por dívida, salvo a do responsável pelo inadimplemento voluntário e inescusável de obrigação alimentícia e a do depositário infiel;

LXVIII - conceder-se-á *habeas corpus* sempre que alguém sofrer ou se achar ameaçado de sofrer violência ou coação em sua liberdade de locomoção, por ilegalidade ou abuso de poder;

LXIX - conceder-se-á mandado de segurança para proteger direito líquido e certo, não amparado por *habeas corpus* ou *habeas data*, quando o responsável pela ilegalidade ou abuso de poder for autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições do poder público;

LXX - o mandado de segurança coletivo pode ser impetrado por:

a) partido político com representação no Congresso Nacional;

b) organização sindical, entidade de classe ou associação legalmente constituída e em funcionamento há pelo menos um ano, em defesa dos interesses de seus membros ou associados;

LXXI - conceder-se-á mandado de injunção sempre que a falta de norma regulamentadora torne inviável o exercício dos direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à cidadania;

LXXII - conceder-se-á *habeas data* :

a) para assegurar o conhecimento de informações relativas à pessoa do impetrante, constantes de registros ou bancos de dados de entidades governamentais ou de caráter público;

b) para a retificação de dados, quando não se prefira fazê-lo por processo sigiloso, judicial ou administrativo;

LXXIII - qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência;

LXXIV - o Estado prestará assistência jurídica integral e gratuita aos que comprovarem insuficiência de recursos;

LXXV - o Estado indenizará o condenado por erro judiciário, assim como o que ficar preso além do tempo fixado na sentença;

LXXVI - são gratuitos para os reconhecidamente pobres, na forma da lei:

a) o registro civil de nascimento;

b) a certidão de óbito;

LXXVII - são gratuitas as ações de *habeas corpus* e *habeas data*, e, na forma da lei, os atos necessários ao exercício da cidadania.

LXXVIII - a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação. ([Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004](#))

§ 1º As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.

§ 2º Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.

§ 3º Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais. ([Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004](#))

§ 4º O Brasil se submete à jurisdição de Tribunal Penal Internacional a cuja criação tenha manifestado adesão. ([Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004](#))

## CAPÍTULO II DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. ([Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015](#))

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

O DIRETOR DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE COMBUSTÍVEIS – DNC, no uso das atribuições que lhe confere o art. 12 do anexo I do Decreto nº 507, de 23 de abril de 1992.

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 veículos automotores de passageiros, de carga e de uso misto, nacionais e importados, com capacidade de transporte inferior a 1.000 (mil quilogramas), computados os pesos do condutor, tripulantes, passageiros e de carga.

§ 1º Para os 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) nº 32, de 28 de setembro de 1993, 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 nº 2 de 24 de março de 1994, 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 Nº 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. 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

Art. 6º Os veículos de passageiros e de cargas, exceto veículos de duas ou três rodas e quadriciclos, usados, que sofrerem alterações no sistema de suspensão, ficam obrigados a atender aos limites e exigências previstos nesta Resolução, cabendo a cada entidade executora das modificações e ao proprietário do veículo a responsabilidade pelo atendimento às exigências em vigor. (Redação dada pela Resolução 479/2014/CONTRAN/MCD)

Parágrafo único: Para os veículos que tiverem sua suspensão modificada, deve-se fazer constar no campo das observações do Certificado de Registro de Veículo - CRV e do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV a nova altura do veículo medida verticalmente do solo ao ponto do farol baixo (original) do veículo.

.....  
 .....

## **COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA**

### **I - RELATÓRIO**

Trata-se do Projeto de Decreto Legislativo nº 52, de 2019, de autoria do Deputado Coronel Tadeu, que susta dois dispositivos normativos infralegais publicados pelo Poder Executivo que proíbem o uso de óleo diesel como combustível em veículos automotores.

O primeiro dispositivo a ser sustado, a Portaria nº 23, de 6 de junho de 1994, do Departamento Nacional de Combustíveis – DNC, proíbe o consumo de óleo diesel como combustível em veículos automotores de passageiros, de carga e de uso misto com capacidade inferior a 1.000 (mil) quilogramas, computados os pesos do condutor, tripulantes, passageiros e da carga, com algumas exceções.

O segundo dispositivo, o art. 5º da Resolução nº 292, de 29 de agosto de 2008, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, condiciona registro, licenciamento e emplacamento de veículos a diesel à autorização expressa no primeiro dispositivo sustado, a Portaria DNC nº 23, de 1994.

O autor justifica sua proposição alegando que o avanço tecnológico possibilitou que os motores movidos a diesel se tornassem mais econômicos e menos poluentes, apresentando menores emissões de gases causadores do efeito estufa, motivo pelo qual seu uso teria apresentado crescimento em países europeus.

Alega, adicionalmente, que a manutenção da proibição seria lesiva ao desenvolvimento do biodiesel. Por fim, ainda segundo o autor, os normativos extrapolariam os limites da competência do Poder Executivo, considerando a inexistência de lei que proíba o uso de diesel em veículos de passeio.

Foram apensados à presente proposição os Projetos de Decreto Legislativo nº 207, de autoria do Deputado Mauro Nazif, e nº 398, de autoria do Deputado Felipe Franscichini, ambos de 2019, que foram redigidos com o mesmo teor e propõem as mesmas sustações que a matéria ora em análise.

A edição de Decreto Legislativo com o intuito de sustar atos normativos do Poder Executivo encontra-se amparada na Constituição Federal, artigo 49, inciso V, e Regimento Interno da Câmara dos Deputados, artigo 24, inciso XII, e artigo 109, § 2º.

A proposição está sujeita à apreciação do Plenário, em regime de tramitação ordinária, nos termos do artigo 151, inciso III, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, e foi distribuída às Comissões de Minas e Energia e Constituição e Justiça e de Cidadania.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

O uso de combustíveis fósseis para transporte individual é uma alternativa responsável por grande parte das emissões de efeito estufa no Brasil e no mundo. A tendência mundial tem sido abandonar essa fonte energética e adotar tecnologias que reduzam a pegada de carbono.

Necessário destacar os esforços envidados em alguns países europeus para eliminar essa tecnologia de suas matrizes energéticas. Holanda e Alemanha foram além, e publicaram normas que proíbem a venda e circulação de qualquer veículo a combustão, seja qual for o insumo, dentro de um horizonte de tempo próximo. A partir de 2030, não permitirão a venda de veículos novos movidos por fontes poluentes, e de 2050, a circulação desses veículos em seus territórios.

Para efeitos comparativos, enquanto o segmento de transporte responde por 24% das emissões por queima de combustíveis, no Brasil esse percentual é de 48%, totalizando emissão<sup>2</sup> de 209 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub>. Isso mostra que o setor de transporte é um dos principais responsáveis por deixar a matriz energética brasileira mais suja e poluente.

O Brasil ainda é signatário do Acordo de Paris, tratado no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre a Mudança do Clima que rege medidas de redução de emissão de gases estufa a partir de 2020. Isso obriga o País a adotar medidas concretas para viabilizar seu enquadramento no que dispõe esse pacto internacional em favor do meio ambiente. As proposições em análise estão em completo desalinho com essa necessidade.

---

<sup>2</sup> De acordo com o Sistema de Estimativas de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SEEG), acessado em <[http://seeg.eco.br/wp-content/uploads/2018/11/SEEG\\_PR\\_full\\_final.pdf](http://seeg.eco.br/wp-content/uploads/2018/11/SEEG_PR_full_final.pdf)>

A elevada produtividade da cana-de-açúcar coloca o Brasil em posição estratégica no segmento de biocombustíveis no mundo. O País é o segundo maior produtor mundial de etanol, e parte considerável da produção se destina ao mercado interno. A adoção de incentivos ao uso do óleo diesel para transporte individual de passageiros deslocará esse insumo energético, que atualmente supre parte expressiva da demanda nacional.

Outro segmento potencialmente afetado pela adoção dessa tecnologia ultrapassada é o de veículos elétricos, notadamente menos poluentes e mais eficientes. A expansão da frota desses veículos tem enfrentado seus próprios desafios, ao esbarrar na indisponibilidade de uma rede ampla e confiável de estações de recarga, que não existem em número suficiente para viabilizar o uso autônomo dessa fonte. Incentivar a propagação de estações de recarga deve se repercutir no aumento da procura por esses veículos, resultando em um ciclo virtuoso de expansão de um modal de transporte individual limpo. Em vez incentivar o uso de óleo diesel, essa alternativa poderia trazer muito mais benefícios para a sociedade.

Importante considerar, ainda, que o segmento de transporte de cargas possui forte dependência dos modais rodoviários. Por esse motivo, existem subsídios tributários oferecidos ao diesel, como forma de reduzir o peso do Estado sobre a economia, contribuindo para reduzir o chamado Custo Brasil.

Caso seja liberado o uso de diesel para carros de passeio, a pressão sobre a demanda deverá subir consideravelmente, e gerará impacto sobre o preço global desse combustível, repercutindo sobre todo o restante da cadeia produtiva. Razoável supor elevação da pressão inflacionária decorrente desse arranjo.

Adicionalmente, o consumo de óleo diesel no Brasil é suprido em grande parte por importações. De acordo com dados do Ministério de Minas e Energia, em 2018, o volume importado correspondeu a 20% do mercado interno. O gráfico 1 apresenta o histórico da média mensal de consumo de diesel, bem como de sua origem.

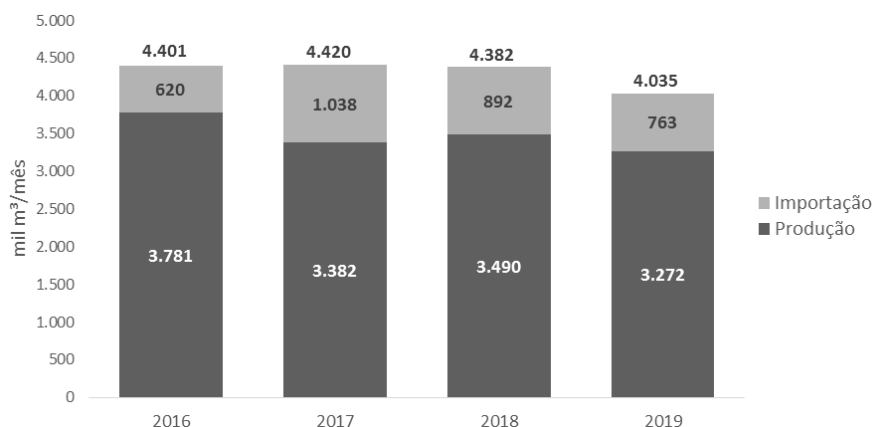


Gráfico 1: Histórico de produção e importação de óleo diesel

Fonte: Ministério de Minas e Energia

Considerando que a expansão da capacidade de refino é demasiadamente onerosa, a elevação do uso de diesel no curto prazo certamente

ocorrerá a partir da importação. Isso elevará a dependência externa por esse insumo e deixará o País exposto às flutuações dos preços internacionais de combustíveis derivados de petróleo. Além de impactar na segurança energética do País, deverá ter sérias repercussões sobre a balança comercial brasileira.

No que diz respeito à legalidade, destacamos que o uso e a comercialização de veículos leves movidos a diesel foram originalmente proibidos por meio da Portaria nº 346, de 19 de novembro de 1976, do antigo Ministério da Indústria e Comércio – MIC, que posteriormente foi substituída pela Portaria DNC nº 16, 1993, que, por sua vez, foi substituída pela Portaria DNC nº 23, de 1994, que continua válida até hoje. Essa última foi editada a partir do amparo dado pelo Decreto nº 507, de 23 de abril de 1992, que dispõe:

“Art. 12. Ao Departamento Nacional de Combustíveis compete:

.....

III - superintender, autorizar, regular, controlar e fiscalizar o abastecimento nacional de:

a) petróleo, óleo de xisto e seus respectivos derivados”

Entendemos que, além de amparada pelo Decreto acima citado, a proibição de diesel para veículos de passeio vigora desde 1976, constituindo elemento tradicionalmente instituído no sistema jurídico brasileiro.

A aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 52, de 2019, representaria retrocesso dos pontos de vista ambiental, tecnológico ou mesmo estratégico, na medida em que permitiria a importação de uma tecnologia ultrapassada, poluidora e que será banida nos grandes mercados globais nas próximas décadas.

Considerando o exposto, manifestamo-nos pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Decreto Legislativo nº 52, de 2019, e de seus apensados, os Projetos de Decreto Legislativo nº 207, e nº 398, ambos de 2019, e esperamos contar com o decisivo apoio dos nobres Pares.

Sala da Comissão, em 19 de julho de 2019.

Deputado CLEBER VERDE  
Relator

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Minas e Energia, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela rejeição do Projeto de Decreto Legislativo nº 52/2019 e dos Projetos de Decreto Legislativo nºs 207/2019 e 398/2019, apensados, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Cleber Verde. O Deputado Nicoletti apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Silas Câmara - Presidente, Benes Leocádio, Cássio Andrade e Edio Lopes - Vice-Presidentes, Airton Faleiro, Aline Gurgel, Altineu Côrtes, Carlos Henrique Gaguim, Coronel Armando, Coronel Chrisóstomo, Danrlei de Deus Hinterholz, Edna Henrique, Felício Laterça, Greyce Elias, Hermes Parcianello, Igor Timo, Joaquim Passarinho, Júnior Ferrari, Laercio Oliveira, Nereu Crispim, Padre João, Rafael Motta, Ricardo Izar, Carlos Chiodini, Celso Sabino, Da Vitoria, Delegado Marcelo Freitas, Domingos Sávio, Dr. Frederico, Elias Vaz, Eros Biondini, Evandro Roman, Francisco Jr., Franco Cartafina, Gelson Azevedo, Gustavo Fruet, João Maia, Joenia Wapichana, José Nelto, Léo Moraes, Leônidas Cristino, Lucas Gonzalez, Lucas Redecker, Lucio Mosquini, Nicoletti, Sergio Vidigal e Vilson da Fetaemg.

Sala da Comissão, em 28 de agosto de 2019.

Deputado SILAS CÂMARA  
Presidente

**VOTO EM SEPARADO**  
**(Deputado Nicoletti)**

Vêm à consideração desta Comissão de Minas e Energia o Projeto de Decreto Legislativo nº 52, de 2019, de autoria do Deputado Coronel Tadeu, com os seus apensos, o PDL nº 207, de 2019, e o PDL nº 398, de 2019, de autoria Deputados Mauro Nazif e Felipe Francischini, respectivamente.

Em poucas palavras, as indicadas proposições têm por escopo sustar atos do poder executivo que impedem a utilização de veículos de passeio movidos a óleo diesel, o que traz inúmeros benefícios para a economia brasileira.

O Projeto de Decreto Legislativo nº 52, de 2019, de autoria do Deputado Coronel Tadeu, tem o seguinte teor:

*“Art. 1º Fica sustada, nos termos do art. 49, V, da Constituição Federal, a Portaria nº 23, de 6 de junho de 1994, do Departamento Nacional de Combustíveis.*

*Art. 2º Fica sustado, nos termos do art. 49, V, da Constituição Federal, o art. 5º da Resolução nº 292, de 29 de agosto de 2008, do Conselho Nacional de Trânsito.”*

Em sua justificação, o autor pontua:

*“Ao longo dos últimos anos, os motores movidos a óleo diesel passaram por profundos avanços que os tornaram mais econômicos, menos poluentes, mais silenciosos, e com maior potência.  
Em outras palavras, os modernos motores movidos a esse combustível em*

*quase nada lembram seus congêneres de vinte anos atrás.*

*De fato, na Europa, seu uso tem crescido em função das menores emissões de gases causadores de efeito estufa, ao mesmo tempo em que proporcionam menor consumo e mais força no uso urbano que seus congêneres a gasolina.*

*Ocorre, entretanto, que o uso desse combustível é limitado a apenas veículos de carga, de transporte coletivo de passageiros, ou off-road.*

*Entendemos, entretanto, que essa restrição, ante os benefícios desse combustível, não faça sentido, e seja, até mesmo, lesiva ao desenvolvimento da utilização do biodiesel em nosso País. Traçando um paralelo com o desenvolvimento do uso do etanol no Brasil, somente com a utilização maciça desse combustível nos carros de passeio é que as montadoras dedicaram recursos e esforços que culminaram na tecnologia atual dos motores "flex", que permitem ao País uma menor dependência dos derivados de petróleo.*

*De forma análoga, acreditamos que ao se permitir uma ampla utilização dos motores movidos a diesel no Brasil, será dado o estímulo necessário para o desenvolvimento do biodiesel, que nos permitiria ainda mais, reduzir nossa dependência do petróleo, commodity que, como todos sabem, é sujeita a intensas flutuações de preço no mercado internacional, e que continua a pressionar negativamente nossa balança comercial.*

*Por fim, do ponto de vista estritamente legal, entendemos que as mencionadas normas do extinto DNC e do Contran extrapolam os limites de competência do Poder Executivo, uma vez que não existe lei que proíba o uso do diesel por veículos de passeio em nosso País.*

*Nesse sentido, parece claro que esses órgãos não poderiam impor as vedações aqui tratadas por mera normatização, como foi o caso.*

*Nesse sentido é forçoso sustá-las, como determina o art. 49, inciso V, de nossa Lei Maior. São esses os motivos que entendemos merecer a elevada consideração dos nobres Parlamentares, e que nos levam a apresentar este projeto de decreto legislativo."*

O Projeto de Decreto Legislativo nº 207, de 2019, apensado, tem o seguinte teor:

*"Art. 1º Fica revogada a Portaria nº 23, de 6 de junho de 1994, do extinto Departamento Nacional de Combustíveis.*

*Art. 2º Fica revogado o art. 5º e seu parágrafo único, da Resolução nº 292, de 29 de agosto de 2008, do Conselho Nacional de Trânsito."*

Constou de sua justificação:

*"Segundo informações divulgadas pela revista especializada em veículos "Quatro Rodas", o Brasil é o único país do mundo que tem normas que proíbem a comercialização de carros de passeio com motor diesel, embora esta restrição exista em algumas cidades europeias.*

*A proibição vem desde novembro de 1976, após a crise do petróleo, quando 98% do transporte nacional de passageiros e cargas era movido a derivados de petróleo e o País precisava importar 78% do petróleo consumido.*

*Desde então o diesel está concentrado no transporte de cargas e transporte coletivo de passageiros.*

*Hoje, somente caminhões, ônibus, picapes com carga útil superior a 1.000 kg e utilitários com tração 4x4 e reduzida podem usar esses motores.*

*Entendemos que essa restrição há muito não mais se sustenta. Argumento*

*contrário à liberação de veículos movidos à diesel está ligado a proteção da saúde humana e do meio ambiente.*

*O diesel que era produzido há 30 anos era extremamente tóxico devido à alta emissão de enxofre, o que resultava em 13.000 ppm (partes por milhão). Atualmente, com a criação do diesel S10, houve uma expressiva redução da emissão de partículas prejudiciais à saúde humana, tendo em vista o baixo teor de enxofre em sua composição, que é o principal responsável pela emissão de material particulado, passando para 10 ppm.*

*Este projeto também visa ampliar o direito do consumidor em poder optar entre um veículo flex (gasolina/álcool) ou um veículo à diesel de acordo com as suas necessidades. Sabe-se que o motor a diesel é muito mais durável que um a gasolina. Da mesma forma, são motores 25 a 35% mais eficientes que o a gasolina, sendo que o consumo pode chegar até a 25 km/l.*

*A aprovação deste PDL possibilitará que a indústria automotiva possa avaliar e planejar a criação de novas linhas de motores, o que poderá gerar aumento de emprego e renda para o País, inclusive para exportação.*

*A indústria brasileira poderá desenvolver motores movidos à diesel e biodiesel. Cabe ao Estado brasileiro alterar sua legislação para permitir que a indústria automobilística avance nesse sentido.”*

O Projeto de Decreto Legislativo nº 398, de 2019, apensado, tem o seguinte teor:

*“Art. 1º Ficam suspensos, nos termos do art. 49, V, da Constituição Federal:*

*I – a Portaria nº 23, de 6 de junho de 1994, do extinto Departamento Nacional de Combustíveis – DNC;*

*II – o art. 5º da Resolução nº 292, de 29 de agosto de 2008, Conselho Nacional do Trânsito – CONTRAN.”*

Constou de sua justificação:

*“A Constituição Federal assegura que “ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei” (art. 5º, inciso II).*

*Assim, não pode um regulamento proibir a produção e comercialização de veículos de passeio movidos a óleo diesel, haja vista que inexistente lei que estabeleça essa vedação.*

*Dito de outra maneira, o Poder Executivo claramente exorbitou do seu poder regulamentar ao editar a Portaria nº 23, de 6 de junho de 1994, do extinto Departamento Nacional de Combustíveis – DNC, do Ministério de Minas e Energia, que proíbe o consumo de óleo diesel como combustível nos veículos automotores de passageiros, de carga e de uso misto, nacionais e importados, com capacidade de transporte inferior a mil quilogramas.*

*O mesmo se aplica ao art. 5º da Resolução nº PDL n.398/2019 Apresentação: 14/06/2019 17:01 2 292, de 29 de agosto de 2008, Conselho Nacional do Trânsito – CONTRAN, ao determinar que somente serão registrados, licenciados e emplacados com motor alimentado a óleo diesel, os veículos autorizados conforme a mencionada portaria do DNC.*

*Quanto ao mérito, esses atos também não encontram justificativa.*

*De fato, os atuais motores a diesel são 30% mais econômicos que os movidos a gasolina aspirados e aproximadamente 25% mais econômicos que motores de injeção direta a gasolina.*

*Adicionalmente, possuem torque 50% superior aos propulsores similares do ciclo Otto e apresentam vida útil média mais elevada que um motor a gasolina de mesmo tamanho. Com a liberação do carro diesel, o consumidor teria mais possibilidades de escolha no momento de adquirir um veículo a passeio.*

*Abstraindo-se considerações de preferência pessoal e levando-se em conta os preços atuais dos combustíveis, seria vantajoso para o consumidor que roda grande distância por ano, como taxistas e frotistas, adquirir um carro a diesel.*

*Por fim, o diesel S10 utilizado atualmente como combustível dos motores diesel, são extremamente menos poluentes que o S500, utilizado à época da proibição pela Portaria em tela.*

*É, pois, no estrito cumprimento da competência exclusiva do Congresso Nacional de sustar atos normativos do Poder Executivo que exorbitem dos limites de delegação legislativa e com o objetivo de ampliar o direito de escolha do consumidor que vimos apresentar a presente proposição, solicitando de nossos nobres pares desta Casa o seu valioso apoio para sua aprovação no mais breve prazo possível.”*

A sustação de um ato do Poder Executivo pelo Congresso Nacional encontra guarida no inciso V do art. 49 da Carta Magna. Veja-se:

*“Art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional:*

*...*

*V - sustar os atos normativos do Poder Executivo que exorbitem do poder regulamentar ou dos limites de delegação legislativa.”*

Tal ferramenta constitucional autoriza que o Congresso Nacional suste atos do Poder Executivo quando manifestamente abusivos, com extrapolação do texto legal, configurando “abuso de poder regulamentar”.

É justamente o caso do Projeto de Decreto Legislativo em questão, eis que os atos do Executivo a serem sustados não possuem fundamento em nenhum dispositivo legal que os dê validade, constituindo extrapolação do poder regulamentar do extinto Departamento Nacional de Combustíveis – DNC e do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Desse modo, manifesto-me pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Decreto Legislativo nº 52, de 2019, e de seus apensados, os Projetos de Decreto Legislativo nº 207, de 2019, e nº 398, de 2019, e espero contar com o decisivo apoio dos nobres Pares.

Sala da Comissão, em                    de                    de 2019.

**Deputado NICOLETTI**  
**PSL/RR**

**FIM DO DOCUMENTO**