

## COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

## TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

## PROJETO DE LEI Nº 3.816/93

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 08/03/95, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 14 de março de 1995

*Anamélia R.C. de Araújo*  
ANAMÉLIA RIBEIRO CORREIA DE ARAÚJO  
Secretária

COMISSÃO ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

## 1º PARECER DO RELATOR

## I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei ora em tela, oriundo do Senado Federal, autoriza e disciplina a utilização de gás natural em veículos automotivos, privilegiando para tanto os veículos de transporte coletivo e de carga.

Regula ainda a forma e o controle da conversão de motores para o novo combustível, a estrutura de abastecimento de veículos, bem como determina critérios para a fixação de preços do gás natural automotivo.

Foram apresentadas ao Projeto as seguintes Emendas, todas de autoria do ilustre Deputado Jackson Pereira:

Emenda nº 01/93, determinando a supressão do parágrafo 2º do art. 5º do Projeto, o qual especifica o limite máximo para o preço a ser cobrado pelo gás em setenta e cinco por cento do valor cobrado pelo combustível alternativo;

Emenda nº 02/93, modificando a redação do caput do art. 5º de forma a ampliar o escopo da diferenciação de preços prevista;

Emenda nº 03/93, dando nova redação ao § 2º do art. 4º para permitir o abastecimento aos táxis também em postos comuns de derivados de petróleo, na forma que especifica;

Emenda nº 04/93, suprimindo o § 1º do art. 4º do Projeto de Lei, dispositivo que vincula a exploração de postos de gás natural para táxis a programas de suprimento de gás para ônibus;

Emenda nº 05/93, a qual modifica a redação do inciso II do § 1º do art. 1º, autorizando a utilização do gás natural em todos os veículos de carga;

Emenda nº 06/93, suprimindo o § 2º do art. 1º, dispositivo que prevê a autorização das Secretarias de Energia das unidades da federação para o uso do gás natural nos veículos referidos no inciso IV do § 1º do mesmo artigo;

Emenda nº 07/93, a qual dá nova redação ao caput do art. 2º do Projeto de Lei, especificando que o Poder Executivo estimulará, junto à indústria nacional, a fabricação de veículos bi-combustíveis;

Emenda nº 08/93, modificando o art. 3º de forma a atribuir exclusivamente ao INMETRO o credenciamento de oficinas para conversão de motores para o uso de gás natural; e

Emenda nº 09/93, acrescentando ao art. 4º expressão permitindo que o abastecimento dos veículos com gás natural seja realizado também por revendedores autorizados pelas empresas especializadas na distribuição de combustíveis líquidos.

As Proposições apensadas, a seguir discriminadas, por sua vez, regulam, das mais variadas formas, o uso não apenas do gás natural, mas também de outros tipos de combustíveis gasosos, tais como o bio-gás e o gás liquefeito de petróleo - GLP:

- (1) PROJETO DE LEI Nº 1.315, de 1988, o qual dispõe sobre o uso de Bio-gás como combustível alternativo na frota de táxis;
- (2) PROJETO DE LEI Nº 82, DE 1991, que autoriza o uso de gás metano em veículos, permite a conversão, fabricação e circulação de veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros, de carga, táxis e veículos oficiais;
- (3) PROJETO DE LEI Nº 730, de 1991, que autoriza o uso de gás natural em táxis;
- (4) PROJETO DE LEI Nº 1.234, de 1991, que autoriza o uso de gás natural em táxis;
- (5) PROJETO DE LEI Nº 1.429, de 1991, que faculta a utilização de gás combustível em veículos automotores de transporte coletivo com mais de 20 (vinte) passageiros;
- (6) PROJETO DE LEI Nº 1.478, de 1991, que autoriza o uso de gás liquefeito de petróleo como combustível veicular em táxis;
- (7) PROJETO DE LEI Nº 1.634, de 1991, que permite o uso de gás natural em veículos de carga e utilitários;
- (8) PROJETO DE LEI Nº 1.843, de 1991, que permite o uso veicular de gás natural, ou de bio-gás;
- (9) PROJETO DE LEI Nº 3.052, de 1992, que autoriza o uso de gás metano como combustível veicular e define critérios de distribuição;

(10) PROJETO DE LEI Nº 4.198, de 1993, que permite a utilização de gás liquefeito de petróleo - GLP, como combustível para táxis em municípios com população não superior a 100.000 habitantes; e

(11) PROJETO DE LEI Nº 325, de 1995, que autoriza o uso de gás liquefeito de petróleo como combustível em veículo rodoviário automotor que especifica.

É o relatório.



## II - VOTO DO RELATOR

A questão do custo dos combustíveis dos veículos automotivos tem profundos e óbvios rebatimentos econômicos e sociais, afetando, via frete, o preço de praticamente todas as mercadorias e tendo ainda significativos reflexos nos níveis de renda.

Em princípio, a otimização no uso dos recursos, melhoria da produtividade econômica e consequente incremento no padrão de vida da população exigem sempre uma adequação da matriz energética em busca de menores custos sociais dos combustíveis.

Algumas categorias sofrem mais agudamente o problema de altos preços de combustíveis, como é o caso dos taxistas e da população de baixa renda, usuário do transporte coletivo urbano, a qual emprega crescentes parcelas de seu salário no simples deslocamento para o local de trabalho.

Deste problema tratam os Projetos presentemente em análise. Em cada um deles encontra-se uma proposta diferente - em forma e abrangência - de modificação da matriz energética, sempre supostamente em busca de menores custos. Unindo-as todas, contudo, a característica de autorizar o uso automotivo de gás: gás natural, bio-gás, ou gás liquefeito de petróleo - GLP.

Em regra, buscam também as Proposições privilegiarem o uso de gás no transporte coletivo urbano e transporte de carga. O combustível a ser deslocado, portanto, em larga maioria, é o óleo diesel, ponto de estrangulamento de nosso perfil de refino.

O Projeto de Lei nº 3.816, do Senado Federal, em particular, o qual ora relatamos, dispõe sobre a utilização de gás natural em veículos automotivos nos estados produtores e naqueles em que seja viabilizado o seu transporte.

Ora, o Brasil possui recursos significativos de gás natural ainda não utilizados. Mais ainda, simplesmente queima boa parte do gás que produz, em particular aquele associado à extração de petróleo.

Por outro lado, a tecnologia de uso veicular do gás natural está amplamente testada e aprovada, inclusive no que tange às questões de segurança.

Os custos de produção e transporte de tal combustível, por sua vez - segundo os estudos do PLANGÁS, citados pelo eminente Senador Teotônio Vilela Filho em seu Parecer ao presente Projeto - são compatíveis com um preço ao consumidor final para uso automotivo em mais de 25 por cento inferior ao custo do óleo diesel, este o mais barato dos combustíveis líquidos.

Acrescente-se ainda que, do ponto de vista ambiental, também apenas ganhos advêm do uso automotivo do gás natural. Em sua quase totalidade composto de gás metano, tem o gás natural uma queima muito mais perfeita do que a dos hidrocarbonetos líquidos, quando utilizados em motores à explosão, resultando em uma emissão quase nula de poluentes à atmosfera.

Não se vê, portanto, no exposto acima, mais do que vantagens na autorização proposta pela Câmara Alta. Os ganhos em termos de otimização econômica e de menores custos sociais são evidentes e falam por si.

Da mesma forma, nada há a opor tanto à abrangência e direcionamento da autorização proposta para uso veicular do gás natural - concentrada sobre as categorias de veículos nos quais seria o uso de gás a um só tempo de maior eficiência técnica e rebatimento econômico-social, a saber, veículos de transporte coletivo e de carga -, como também à feliz providência de regular a forma de conversão de motores para o novo combustível, o que garante os necessários níveis de segurança na operação de motores a gás. Nenhuma crítica cabe ainda à iniciativa de fornecer parâmetros para o estabelecimento de preços, privilegiando o uso urbano do gás natural - o qual é mais viável, dado o alto custo das estações compressoras de reabastecimento - e garantindo a ausência de subsídios - através da exigência de remuneração de todos os custos pelo preço cobrado do consumidor final - subsídios estes que, caso existentes, provocariam distorções na eficiência da matriz energética.

Percebe-se, todavia, um pecado capital no Projeto do Senado, praticado por omissão. Por que autorizar o uso automotivo apenas do gás natural?

O bio-gás - combustível proposto nos projetos de Lei nº 1.315/88, 82/91, 1.429/91, 1843/91 e 3.052/92 em apenso - é composto em cerca de 75% do mesmo gás metano que compõe o gás natural. Depois de ultrapassar processo de filtração e purificação, resulta quase integralmente em metano, novamente tal qual o gás natural.

Do ponto de vista da demanda, portanto, em seus aspectos ambientais e técnicos - referentes à conversão e fabricação e rendimento de motores -, as mesmas vantagens apontadas para o uso automotivo do gás natural podem ser estendidas ao bio-gás.

No que tange à oferta, é sabido que o bio-gás origina-se da decomposição de matéria orgânica, existindo experimentos com a utilização em motores à combustão de gás metano obtido de esgotos e/ou lixo urbano desenvolvidos por diversas entidades brasileiras, tais como a SANEPAR/PR, a SABESP/SP, a CAESB/BSB, a CLU/RJ e a PETROBRÁS.

Tais experiências tem demonstrado ampla viabilidade e obtido resultados econômicos positivos no uso automotivo do bio-gás.

É certo que a heterogeneidade das próprias fontes possíveis de obtenção do bio-gás, bem como o custo de filtração e purificação do mesmo, não permitem

uma afirmação genérica e taxativa acerca da sua viabilidade econômica como substituto em escala comercial dos derivados do petróleo, tal como pode ser feito em relação ao gás natural, este último combustível fornecido pela natureza praticamente pronto para o consumo. Tal fato não constitui, todavia, óbice para a mera autorização do uso automotivo do mesmo, autorização esta que é tão-somente o que postula o Projeto em tela no que se refere ao gás natural.

Dada a similaridade técnica entre os dois combustíveis - ambos compostos de metano - e considerado o fato de ser obtido o bio-gás de fonte primária de custo zero - esgotos e/ou lixo urbano -, não subsiste nenhum motivo para não tratar a liberação do uso automotivo de ambos da mesma forma.

Nesse contexto, a questão da viabilidade econômica do bio-gás será resolvida pelo próprio mercado. Em outras palavras, é de se imaginar que certamente serão implantados em escala comercial apenas aqueles projetos de uso do bio-gás que se mostrem viáveis quando confrontados com o custo dos combustíveis substitutos.

Lembre-se, a esse respeito, que o Projeto do Senado, ora em tela, contém dispositivo - preservado no Substitutivo que encaminhamos à apreciação desta Comissão - o qual determina a exigência de que o preço do fornecimento de gás aos veículos obrigatoriamente deve cobrir todos os custos envolvidos em sua produção e comercialização.

Tal disposição impede o fornecimento subsidiado e na prática obriga a que apenas se e quando economicamente competitivo haja o fornecimento de metano para consumo automotivo, seja qual for sua origem.

A mesma conclusão positiva, exposta acima, acerca da autorização de uso automotivo do bio-gás, não pode, no entanto, ser repetida no que se refere à igual utilização do gás liquefeito de petróleo, proposta pelos Projetos de Lei nº 1.478/91, 4.198/93, 325/95 e, no que pese a forma pouco clara de sua redação, 1.429/91, em apenso.

Sem prejuízo dos entraves relativos à menor segurança do uso automotivo do GLP - uma vez que o mesmo, basicamente gás butano liquefeito, ao contrário do gás metano, tende a permanecer próximo ao ponto de vazamento, aumentando o risco de explosão -, o argumento fundamental contrário à proposta em exame é de raiz econômica.

Tal qual os combustíveis que pretende substituir, o GLP é derivado de petróleo. A vantagem econômica aparente em promover seu uso automotivo resulta do preço final ao consumidor hoje vigente, o qual é fortemente subsidiado tendo em vista a relevância social do uso do GLP para cocção alimentar.

Nesses termos ampliar o consumo do GLP, facultando seu uso automotivo, levaria a uma das seguintes hipóteses, todas indesejáveis:

i. manter o preço subsidiado, o que implicaria sem dúvida em significativo crescimento dos custos - a serem bancados pelo Tesouro, já que insustentáveis pelos fornecedores -, sem embargo de aprofundar as distorções na eficiência da nossa matriz energética e de aumentarem as necessidades de importações de petróleo, uma vez ser hoje o GLP um dos pontos de estrangulamento da oferta interna;

ii. retirar o subsídio, o que teria rebaatimentos sociais relevantes, pelo crescimento do preço do botijão de gás de cozinha, e anularia a vantagem econômica na

substituição pelo GLP, tornando a medida de autorização do uso automotivo do GLP inefetiva;

iii. Estabelecer preços diferenciados para uso automotivo e de coação, medida que, além de ser de controle próximo ao impossível, acarretaria as mesmas distorções de aumento da ineficiência energética acima citada.

Quanto às Emendas ao Projeto em tela, muito oportunamente apresentadas pelo nobre Deputado Jackson Pereira, acatamos no Substitutivo que ora encaminhamos à Comissão as de nºs 1, 3, 4, 5 e 9, recusando as demais.

Com efeito, na Emenda de nº 1 demonstra o ilustre Parlamentar divergência, com a qual estamos de pleno acordo, com a fixação no § 2º do art. 5º do Projeto de valor máximo - 75%, no caso - a ser cobrado no preço final do metano em percentual do combustível alternativo.

A disposição mencionada do § 1º do mesmo art. 5º já garante a realidade econômica dos preços a serem pagos pelo consumidor final. De resto, cabe às forças de mercado estabelecerem o preço de cada um dos combustíveis, sendo de todo inadequado rigidamente dispor em lei a relação máxima entre eles. Nada impede, por exemplo, que um fornecimento de gás metano viável apenas a 80% ou 90% do preço dos combustíveis alternativos possa ser competitivo e interessante para os cidadãos e para a economia.

Cabe ao Executivo Federal, através do Departamento Nacional de Combustíveis, fiscalizar as planilhas de preços no fornecimento do metano automotivo, de forma a coibir, caso a caso, possíveis sobrelucros dos fornecedores, garantindo assim que a vantagem do menor preço se reflita em proveito para o consumidor final. Não cabe, contudo, estabelecer, desde logo, o percentual de relação dos preços, o que apenas prejuízos poderia trazer uma vez tolhidas as iniciativas de possíveis projetos de uso de gás.

A Emenda de nº 4, por sua vez, propõe, com notável acerto, a exclusão do § 1º do art. 4º do Projeto, dispositivo o qual sem qualquer justificativa, vincula a exploração de postos de gás natural para táxis a programas de suprimento de gás para ônibus.

No que pese a correta prioridade dada pelo Projeto ao uso do gás em veículos de transporte coletivo, não há porque subordinar o fornecimento de gás aos taxistas ao programa de ônibus, dado que a existência de impedimento qualquer ao uso do gás em ônibus - seja técnico ou mesmo resultante de desinteresse do empresariado - não implica em óbices também ao uso em táxis, o qual, contudo, ficaria inviabilizado se mantido o dispositivo proposto.

No que concerne às demais Emendas acatadas, trata-se de propostas modificativas, corrigindo, muito acuradamente, falhas do Projeto do Senado Federal, ampliando o escopo das medidas, sem, contudo, em nada contrariar o sentido original.

Por todo o exposto, opinamos, nos limites da competência regimental da Comissão de Economia, Indústria e Comércio, pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.816/93 do Senado Federal, e dos seus apensos Projetos nº 1.315/88, 082/91, 730/91, 1.234/91, 1.634/91, 1.843/91 e 3.052/92, unificados na forma do Substitutivo em anexo, bem

como pela rejeição dos demais projetos apensados, de nº 1.429/91, 1.478/91, 4.198/93 e 325/95.

Sala da Comissão, em        de        de 1995.

  
Deputado **LUIZ BRAGA**  
Relator

### **1º SUBSTITUTIVO OFERECIDO PELO RELATOR**

Dispõe sobre a utilização de gás metano em veículos automotivos e dá outras providências.

Art. 1º É autorizado o uso de gás metano em veículos automotivos.

§ 1º A autorização de que trata este artigo é restrita:

I - aos veículos de transporte coletivo;

II - aos veículos de transporte de carga;

III - aos táxis;

IV - às frotas cativas de veículos oficiais de empresas estatais ou privadas, de fundações e cooperativas.

§ 2º O uso do gás metano, nos veículos a que se refere o item IV do parágrafo anterior, deverá ser previamente aprovado pelas Secretarias de Energia das unidades da federação onde os veículos forem utilizados, e pelo Departamento Nacional dos Combustíveis.

Art. 2º Para os efeitos da presente lei considera-se o gás metano obtido como gás natural ou bio-gás purificado.

Art. 3º O Poder Executivo elaborará um cronograma de implementação da utilização veicular do gás metano no país e promoverá, junto à indústria nacional de automóveis, os estímulos e ações necessários ao cumprimento de metas de fabricação de veículos acionados a gás metano destinados ao mercado interno.

Art. 4º A conversão de motores para uso de gás metano, em veículos fabricados originalmente para utilização de outros combustíveis, somente poderá ser realizada por oficinas autorizadas pelos fabricantes dos veículos ou por órgãos oficiais credenciados em cada Estado pelo Departamento Nacional de Combustíveis, em articulação com o INMETRO.

Art. 5º O abastecimento dos veículos com gás metano será realizado por empresas especializadas na distribuição de combustíveis líquidos a veículos ou por revendedores indicados pelas mesmas.

Parágrafo único. O atendimento aos veículos poderá ser feito em postos comuns de abastecimento de derivados de petróleo, desde que os mesmos sejam adaptados, segundo as normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, para o fornecimento de gás metano comprimido.

Art. 6º O preço de fornecimento do gás metano aos veículos será diferenciado em função do tipo de veículo, segundo a classificação, de sorte a privilegiar o uso do gás nos veículos pesados de transporte urbano e táxis, nesta ordem.

Parágrafo único. O preço do gás metano para uso em veículos automotivos deverá assegurar a viabilização de todos os investimentos exigidos na produção e transporte, distribuição e compressão do gás.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 1995.

Deputado **LUÍZ BRAGA**  
Relator

EMENDA Nº 1/95 - CEIC

CLASSIFICAÇÃO

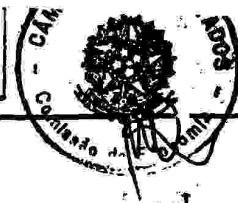
PROJETO DE LEI Nº

3.816 / 95

☐ SUPRESSIVA  
☐ AGLUTINATIVA

☐ SUBSTITUTIVA  
☐ MODIFICATIVA

☒ ADITIVA DE



COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

AUTOR

DEPUTADO AUGUSTO VIVEIROS

PARTIDO  
PFL

UF  
RN

PÁGINA  
01 / 02

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

# TEXTO

Acrescente-se ao artigo 1º, do Substitutivo do Relator o seguinte inciso:

Art. 1º ...

§ 1º ...

V- aos veículos de carga, uso misto e de tração, com capacidade útil até 1.500 quilogramas;



JUSTIFICATIVA

O gás liquefeito de petróleo é largamente utilizado em todo o País como combustível veicular, especialmente no meio rural, em camionetas. Embora seja proibido o seu uso pela Lei nº 8.167, de 08 de fevereiro de 1991, que o define, entre outros usos, como crime contra a ordem econômica, convive-se largamente com a i legalidade.

É necessário, portanto, alterar esse processo, autorizando e regulamentando tecnicamente o uso do gás liquefeito de petróleo como combustível veicular, especialmente para os veículos de pequeno porte destinados ao transporte de passageiros e de carga, largamente empregado no meio rural. A utilização do gás como combustível nos veículos de menor porte auxiliará a economia dos pequenos produtores rurais no transportes de sua carga e na manutenção de seus empreendimentos.

Sala de Sessões, em 13 de junho de 1995.

Deputado AUGUSTO VIVEIROS

13 / 06 / 95  
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 3.816/93

Nos termos do art. 119, caput, II, 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 6/6/95, por cinco sessões, tendo, ao seu término, este órgão Técnico recebido uma emenda ao substitutivo.

Sala da Comissão, em 14 de junho de 1995

Anamélia R.C. de Araújo  
ANAMÉLIA RIBEIRO CORREIA DE ARAÚJO  
Secretária

## 2º PARECER DO RELATOR

### PARECER À EMENDA APRESENTADA AO SUBSTITUTIVO DO RELATOR

A emenda nº 1, apresentada ao Substitutivo do Relator pelo ilustre Deputado Augusto Viveiros, propõe adicionar novo inciso ao § 1º do art. 1º do Substitutivo, incorporando ao rol dos veículos automotivos para os quais será permitido o uso de gás metano "veículos de carga, uso misto e de tração, com capacidade útil até 1.500 quilogramas".

Há de se registrar, de início, que se equivoca o autor na justificativa apresentada ao argumentar que a modificação permitiria o uso de gás liquefeito de petróleo (GLP) naqueles veículos.

De fato, o *caput* do art. 1º expressamente autoriza apenas o uso de gás metano, o que não é o caso, como é sabido, do GLP, o qual é composto basicamente de gás-butano.

Ademais, como foi por nós patentemente propugnado na análise do Projeto em tela, o uso automotivo do gás butano é desaconselhável tanto por aspectos relativos à segurança - pois o gás butano, ao contrário do metano, em caso de vazamento, tende a permanecer próximo à fonte, aumentando o risco de explosões - como também por razões econômicas, já que a atratividade do uso automotivo do GLP deriva do seu preço reduzido, assim mantido pela existência de subsídios justificados tão-somente pelo uso do referido gás primordialmente para cocção de alimentos.

Concentrando-nos, contudo, no conteúdo e no mérito da proposta do Deputado Augusto Viveiros, consideramos que a mesma merece prosperar parcialmente.

Com efeito, muito embora a autorização para uso de gás metano em veículos de transporte de carga já esteja contemplada no inciso II do § 1º do Substitutivo, a inclusão dos veículos de tração, também contida na emenda, é oportuna e aperfeiçoa coerentemente o Substitutivo.

Pelas razões expostas, acatamos parcialmente a emenda nº 1, na forma da redação final do Substitutivo, em anexo, propondo a adição, ao § 1º do art. 1º do Substitutivo, de inciso contemplando autorização para uso automotivo de gás metano em veículos de tração, renumerando-se os demais incisos e promovendo-se as adaptações necessárias.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 1995.

  
Deputado LUIZ BRAGA  
Relator

## 2º SUBSTITUTIVO OFERECIDO PELO RELATOR

Dispõe sobre a utilização de gás metano em veículos automotivos e dá outras providências.

Art. 1º É autorizado o uso de gás metano em veículos automotivos.

§ 1º A autorização de que trata este artigo é restrita:

I - aos veículos de transporte coletivo;

II - aos veículos de transporte de carga;

III - aos veículos de tração;

IV - aos táxis;

V - às frotas cativas de veículos oficiais de empresas estatais ou privadas, de fundações e cooperativas e da administração pública federal, estadual e municipal.

§ 2º O uso do gás metano, nos veículos a que se refere o item V do parágrafo anterior, deverá ser previamente aprovado pelas Secretarias de Energia das unidades da federação onde os veículos forem utilizados, e pelo Departamento Nacional dos Combustíveis.

Art. 2º Para os efeitos da presente lei considera-se o gás metano obtido como gás natural ou bio-gás purificado.

Art. 3º O Poder Executivo elaborará um cronograma de implementação da utilização veicular do gás metano no país e promoverá, junto à indústria nacional de automóveis, os estímulos e ações necessários ao cumprimento de metas de fabricação de veículos acionados a gás metano destinados ao mercado interno.

Art. 4º A conversão de motores para uso de gás metano, em veículos fabricados originalmente para utilização de outros combustíveis, somente poderá ser realizada por oficinas autorizadas pelos fabricantes dos veículos ou por órgãos oficiais credenciados em cada Estado pelo Departamento Nacional de Combustíveis, em articulação com o INMETRO.

Art. 5º O abastecimento dos veículos com gás metano será realizado por empresas especializadas na distribuição de combustíveis líquidos a veículos ou por revendedores indicados pelas mesmas.

Parágrafo único. O atendimento aos veículos poderá ser feito em postos comuns de abastecimento de derivados de petróleo, desde que os mesmos sejam adaptados, segundo as normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, para o fornecimento de gás metano comprimido.

Art. 6º O preço de fornecimento do gás metano aos veículos será diferenciado em função do tipo de veículo, segundo a classificação, de sorte a privilegiar o uso do gás nos veículos pesados de transporte urbano e táxis, nesta ordem.

Parágrafo único. O preço do gás metano para uso em veículos automotivos deverá assegurar a viabilização de todos os investimentos exigidos na produção e transporte, distribuição e compressão do gás.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 26 de outubro de 1995.

  
Deputado LUIZ BRAGA  
Relator