



CÂMARA DOS DEPUTADOS

## **\*PROJETO DE LEI N.º 1.353, DE 2003** (Do Senado Federal)

**PLS nº 115/1999**

Autoriza o uso do gás natural como combustível para os veículos automotores, em todo o território nacional; PARECERES DADOS AO PL 3816/1993 E CONSIDERADOS VÁLIDOS PARA O PL 1353/2003, NOS TERMOS DO § 2º DO ART 105 DO RICD

### **NOVO DESPACHO:**

DEVIDO AO ARQUIVAMENTO DO PL 3816/1993 NOS TERMOS DO ART. 105 DO RICD, DESAPENSE-SE O PL 1353/2003 DO PL 3816/1993, PERMANECENDO A MATÉRIA DISTRIBUÍDA ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

MINAS E ENERGIA; E

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

### **APRECIAÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

(\*) Atualizado em 09/02/23, em razão de novo despacho. Apensados (5)

## S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços - PL 3816/93:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes - PL 3816/93::

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

IV - Na Comissão de Minas e Energia - PL 3816/93::

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

V - Projetos apensados: 4637/04, 7773/10, 2958/11, 5893/13 e 8905/17

Autoriza o uso do gás natural como combustível para os veículos automotores, em todo o território nacional.

**O Congresso Nacional** decreta:

**Art. 1º** O gás natural poderá ser utilizado como combustível em veículos automotores, em todo o território nacional.

**Art. 2º** O Poder Executivo, através de seu órgão competente, é responsável pelo credenciamento e fiscalização dos fabricantes de equipamentos e das empresas executoras dos serviços de adaptação e conversão para o uso do gás previsto nesta Lei, para assegurar padrões técnicos de eficiência e segurança.

§ 1º A atribuição prevista no *caput* poderá ser delegada às empresas estaduais de gás no âmbito do respectivo Estado.

§ 2º Os órgãos estaduais de trânsito promoverão as alterações necessárias nos certificados de propriedade dos veículos adaptados, mediante apresentação do certificado de conformidade expedido pela empresa credenciada executora da adaptação e conversão para o uso do gás.

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 25 de junho de 2003

Senador José Sarney  
Presidente do Senado Federal

## COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

## TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

## PROJETO DE LEI N° 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 06/03/95, 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

## Iº 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, acrescendo 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 aprovadas, 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 gaseosos, 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 facilita 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, usuária 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 eminentíssimo Senador Teotônio Vilela Filho em seu Parecer ao presente Projeto - são competitivos com um preço ao consumidor final para uso automotivo em mais de 25 por cento inferior ao custo do óleo diesel, esse 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 filtragem 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 filtragem 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 à 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 coccção 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 rebatimentos 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 cocção, 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 as 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 30% 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 cobrir, caso a caso, possíveis sobre lucros dos fornecedores, garantindo assim que a vantagem do menor preço se refira 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 ônibus 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 AUGUSTO VIVEIROS  
Relator

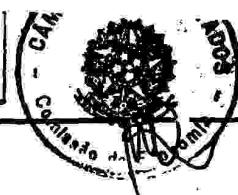
EMENDA N° 1/95 - CEIC

CLASSIFICAÇÃO

SUPRESSIVA  
 AGlutinativa

SUBSTITUTIVA  
 MODIFICATIVA

ADITIVA DE



PROJETO DE LEI N°  
3.816 / 95

<u>COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO</u>		<u>AUTOR</u>	<u>PARTIDO</u>	<u>UF</u>	<u>PÁGINA</u>
DEPUTADO	AUGUSTO VIVEIROS		PFL	RN	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 nela 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 ilegalidade.

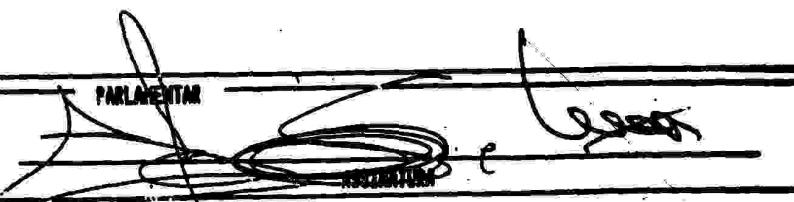
É necessário, portanto, alterar esse processo, autorizando e regulamentando tecnicamente o uso do gás liquefeito de petróleo como combustível veicular, especialmente para os veículos de pequeno porte destinados ao transporte de passageiros e de carga, largamente empregado no meio rural. A utilização 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



COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI N° 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 CORRÉA 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 inicio, 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 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.

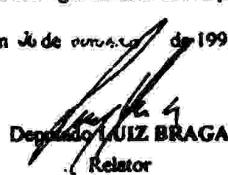
Parágrafo único. O atendimento aos veículos poderá ser feito em postos comuns de abastecimento de derivados de petróleo, desde que os mesmos sejam adaptados, segundo as normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, para o fornecimento de gás metano comprimido.

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 16 de junho de 1995.

  
Deputado MUIZ BRAGA  
Relator

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Economia, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, APROVOU, unanimemente, o Projeto de Lei nº 3.816/93, principal, e os Projetos de Lei nºs 1.315/88, 62/91, 730/91, 1.234/91, 1.634/91, 1.843/91 e 3.052/92, apensos, com Substitutivo, e REJEITOU os Projetos de Lei nºs 1.429/91, 1.478/91, 4.198/93 e 325/95, apensos, nos termos do parecer do Relator.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Pauderney Avelino - Presidente, Aldo Rebelo, Cunha Lima, Dilso Speranza, Enivaldo Ribeiro, Edeon Silva, Jólio Fassarella, José Múcio Monteiro, Lutz Braga, Lutz Maineri, Marcelo Teixeira, Nair Xavier Lobo, Nelson Otoch, Renato Johnson, Ricardo Henácio, Roberto Fontes e Rubem Medina, titulares; Carlos da Carvalho, José Machado, Roberto Pessôa e Sandro Mabel, suplentes.

Sala da Comissão, em 06 de dezembro de 1995



Deputado PAUDERNEY AVELINO

Presidente

### Substitutivo Adotado - CEIC

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 cáravas 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 6 de dezembro de 1993

  
Deputado FAUDERNEY AVELINO

Presidente

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI N° 3.816-A/93 (apensos os PLs. nºs. 1.315/88, 82/91,

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **I - RELATÓRIO**

O Projeto de Lei em pauta, originário do Senado Federal, autoriza o uso do gás natural em veículos automotores, por espécie e categoria.

A denominação gás natural engloba o gás metano resultante da exploração de fontes naturais subterrâneas, associadas ou não ao petróleo, como também do processo de purificação do biogás. Este, por sua vez, é produzido pela digestão anaeróbica da matéria orgânica contida no lixo, esgoto, resíduos agrícolas e animais, rejeitos industriais e vinhoto.

Estabelece critérios de controle da conversão de motores e da aprovação do emprego de gás natural nos veículos.

Define, ainda, diretrizes para o abastecimento dos veículos e para o valor a ser cobrado pelo combustível.

A tramitação do projeto original pela Comissão de Economia, Indústria e Comércio suscitou pequenas modificações, fruto da interposição de emendas, constantes do substitutivo aprovado pela mesma.

Na presente Comissão, não foi apresentada nenhuma emenda dentro do prazo regimental.

É o relatório.

---

## II - VOTO DO RELATOR

No Brasil, a partir da década de sessenta, deu-se enfase ao transporte rodoviário para a circulação de bens e pessoas, elegendo-se o óleo diesel o combustível preferencial para o transporte de carga e coletivo de passageiros. A demanda por gasolina tornou-se muito significativa no País, gerando uma situação de dependência dos derivados de Petróleo, nada salutar em épocas de crise de abastecimento.

Nas situações de exceção da ordem mundial, caracterizadas por guerras ou crises, a exemplo da 2º Guerra Mundial ou da crise do petróleo de 1973, verifica-se a fragilidade da estruturação da matriz energética mundial num modelo unicista de caráter não renovável, baseada nos combustíveis derivados do petróleo.

Durante a 2º Guerra Mundial, o problema do desabastecimento foi minorado temporariamente, em vários países, principalmente na Alemanha, Suíça e Itália, pelo uso do gás metano, resultante da digestão anaeróbica de esgotos sanitários.

A crise de abastecimento de 1973, que teve repercussão mundial, foi provocada pelo cartel formado por países membros da OPEP (Organização dos Países Exportadores de Petróleo), que elevaram fortemente os preços do Petróleo, em represália à ocupação dos territórios egípcios e sírios na contra-ofensiva israelense durante a Guerra do Yom Kipur.

Entre os desdobramentos da crise pode-se assinalar a indução de intensas discussões sobre matriz energética, dependência e o incentivo a estudos e pesquisas de formas alternativas de energia.

Em consequência, implantou-se o programa pró-álcool no Brasil em 14 de novembro de 1974, estimulando-se a pesquisa de outras formas de energia, durante cerca de 10 anos, na qual estiveram envolvidos órgãos públicos, universidades e indústria.

Impactado pela crise, o governo promoveu uma verdadeira corrida na tentativa de agregar novas alternativas a matriz energética nacional.

Sob a égide de determinados órgãos públicos foram realizadas experiências amostrais com o gasogênio, o gás natural e biogás, entre outros.

Denomina-se gás natural ao gás cuja composição é quase toda de metano, que é obtido da exploração de fontes subterrâneas, associadas ou não ao petróleo. Porém, dependendo das condições da fonte, pode ocorrer do gás apresentar impurezas e requerer purificação prévia a sua utilização.

A forma viável, sob os aspectos de segurança e de custo, de ser transportado da fonte ao ponto de abastecimento é por gasoduto, a baixa pressão, entre 15 a 20 atmosferas (atm), em função das dimensões e do material dos dutos.

Em todo o mundo, a análise de experiências demonstra que o gás metano tem melhor rendimento com o uso estacionário em indústrias químicas, usinas termo-elétricas, aquecimento industrial em geral, sendo o combustível industrial ideal para siderúrgicas e metalúrgicas. Torna-se eficaz ao chegar *in natura*, através dos gasodutos, nas indústrias. É o caso da siderúrgica em implantação na localidade litorânea de Pecém-CE, situada próxima a poços de petróleo em atividade na costa cearense. De fato, a relação custo-benefício é de tal ordem, que justificará o envio, por navio, de minério extraído em Minas Gerais e embarcado no Estado do Espírito Santo, sudeste do País, para ser processado na siderúrgica do Ceará, localizada na Região Nordeste.

Ressalte-se que a utilização do gás natural na atividade industrial, libera o óleo diesel para o setor de transporte, contribuindo para a diminuição da importação do petróleo.

Exigem-se cuidados especiais para o armazenamento do gás metano, devido às peculiaridades do produto. Para acondicionar o gás num recipiente com o volume de 1 litro faz-se necessária a compressão de 1000 atm, impossível de ser alcançada com as disponibilidades técnicas atuais. O padrão internacional tecnicamente viável é a compressão de 250 atm, para o que se torna obrigatória a instalação de compressores de alto custo. Por sua vez, os recipientes para armazenar o gás devem atender especificações técnicas extremamente rigorosas. Pelos riscos que envolve, exigências severas devem ser cumpridas no manuseio do gás acondicionado em tão alta pressão.

Obtido da digestão anaeróbica da matéria orgânica contida no lixo, esgoto, resíduos agrícolas e animais, como também, dos rejeitos industriais e vinícola o biogás é composto por cerca de 70% de gás metano. O percentual restante contém gás sulfídrico, corrosivo de metais, gás carbônico, gotículas de água, pó e poeira. Só depois de ser purificado através de processos químicos ou físicos pode ser utilizado, a semelhança do gás natural.

Como, em geral, as fontes de biogás são de pequeno porte, demonstram ser insuficientes para uso comercial intensivo. Foram registradas experiências bem sucedidas em outros países, mas sempre em aplicações restritas ao entorno do local de produção.

Estimulados pelo governo federal, alguns órgãos estaduais de

diferentes unidades da federação promoveram pesquisas e experimentos amostrais com o biogás, nas décadas de setenta e oitenta.

Vale lembrar as experiências realizadas em Londrina (SANEPAR), Campinas (SABESP), Belo Horizonte, Rio de Janeiro (CLS) e Brasília (CAESB) com metano extraído do biogás de lixo e esgotos.

A utilização do gás metano como combustível veicular automotivo apresenta peculiaridades que devem ser analisadas com imparcialidade, tendo em vista que:

- os locais de abastecimento ficam limitados a proximidade das fontes de exploração e a capacidade da oferta relaciona-se à produção da fonte;

- o armazenamento nos pontos de abastecimento tem um custo elevado pela necessidade de compressores e de recipientes próprios;

- o manuseio do gás para o abastecimento exige cuidados severos com o equipamento; para ter-se uma idéia do perigo potencial, um vazamento do gás na pressão viável de utilização como combustível, de 250 atm, poderia cortar o corpo do operador ao meio;

- a unidade volumétrica da medida de um gás é o  $N\ m^3$  (Normal metro cúbico).  $1N\ m^3$  equivale ao gás na pressão atmosférica normal; em termos específicos 1 litro de gasolina corresponde a  $1N\ m^3$  de gás. Em termos comparativos um tanque de 40 litros de gasolina acondiciona apenas  $10\ N\ m^3$  de gás, a 250 atm, que garante o percurso da ordem de 100 quilômetros. Deduz-se, então, que o gás metano proporciona autonomia 4 vezes menor que a proporcionada pela gasolina;

- o acondicionamento do gás em alta pressão no veículo exige reservatório pequeno, ovalado, feito de aço e com paredes espessas; isso implica na colocação de vários recipientes, resultando na redução do espaço para bagagem e num peso adicional, indutor de mudança no sistema de suspensão dos veículos;

- a conversão de motor convencional para a utilização do gás metano mostra-se muito onerosa, por demandar equipamento de alta precisão e resistência, mangueiras, conectores e válvulas especiais, devido a pressão elevada do gás e um *kit* redutor de pressão, que reduza a pressão do gás a 1 atmosfera, para ser aspirado pelo motor, procedimentos essenciais na prevenção de explosões.

O entusiasmo inicial no aporte de recursos, troca de informações e assinatura de convênios com universidades para a pesquisa com o biogás e gás natural cedeu lugar ao esquecimento e ostracismo dos projetos, pela normalização do preço do petróleo, comprovação das dificuldades técnicas, incertezas quanto ao retorno econômico

e produção limitada, sem garantia de fornecimento regular, aspectos que têm inibido a adoção do gás metano como alternativa de combustível automotor.

No entanto, tomadas as precauções operacionais que o texto do Substitutivo aprovado na C.E.I.C. tão bem explicita, a utilização do gás metano como combustível automotivo é viável tecnicamente, embora sob as restrições que citamos e sob a dúvida da sua viabilidade econômica em grande escala. Além do mais, trata-se de um projeto de lei autorizativo, que não impõe a adoção do combustível como parte da matriz energética brasileira.

Quanto ao uso do gás butano como combustível veicular automotivo, concordamos com a posição da C.E.I.C. sobre a inconveniência de sua liberação para a economia nacional, embora, do ponto de vista técnico, sua utilização seja mais simples, se comparado ao gás metano.

Assim, mesmo com as restrições técnicas que enumeramos, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.816-A, na forma do Substitutivo adotado pela Comissão de Economia, Indústria e Comércio.

Sala da Comissão, em ... de ... de 1996.

Deputado Marcelo Teixeira

Relator

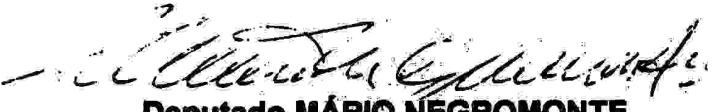
### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.816-A/93, nos termos do substitutivo da Comissão de Economia, Indústria e Comércio, acatando o parecer do relator.

Estiveram presentes os seguintes Deputados:  
 Marcelo Teixeira e Mário Negromonte  
 Vice-Presidentes, Chico da Princesa, Cláudio Cajado, Duílio Pisaneschi,

Varella, Paulo Gouvêa, Alberto Goldman, Barbosa Neto, João Thomé Mestrinho, Moreira Franco, Agnaldo Timóteo, Alceste Almeida, Antônio Jorge, Benedito Guirarães, Luis Barbosa, Ademir Lucas, Hugo Lagranha, Leônidas Cristina, Pedro Henry, Simão Sessim, Carlos Santana, Antônio Geraldo, Pedro Valadares, Antônio Brasil, Mário Martins, Noel de Oliveira, Roberto Paulino e Zé Gerardo.

Sala da Comissão, em 30 de outubro de 1996.

  
**Deputado MÁRIO NEGROMONTE**  
 Vice-Presidente, no exercício da Presidência

  
**Deputado MARCELO TEIXEIRA**  
 Relator

### COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA

#### TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 3.816-B/93 (apensos os Pls. nºs 1.315/88, 82/91, 730/91, 1.234/91, 1.429/91, 1.478/91, 1.634/91, 1.843/91, 3.052/92, 4.198/93 e 325/95)

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 09.12.96, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram apresentadas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 31 de março de 1997.

  
 Lenivalda D. S. A. Lobo  
 Secretária

## COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA

### I - RELATÓRIO

Objetiva o projeto de lei em epígrafe autorizar o uso de gás natural em veículos automotivos nos Estados produtores de gás natural, ou naqueles em que tal combustível seja disponível, através de gasodutos ou sob a forma de gás natural comprimido ou gás natural liquefeito, transportado por caminhões, vagões ferroviários ou embarcações, restringindo-se tal autorização aos veículos de transporte coletivo, aos caminhões de transporte de carga, aos táxis e às frotas cativas de veículos oficiais de empresas estatais ou privadas, de fundações e cooperativas.

Dispõe ainda a proposição em exame sobre a necessidade de elaboração, por parte do Poder Executivo, de um cronograma de implementação da utilização veicular do gás natural no país, bem como estabelece as normas a serem observadas quanto à conversão de motores para uso do gás natural e quanto ao abastecimento e preços de fornecimento desse combustível.

Aprovado pela Câmara Alta do Parlamento em 18 de maio de 1993, o projeto foi enviado para o exame da Câmara dos Deputados, tendo-lhe aqui sido apensados, de acordo com as normas regimentais pertinentes, os projetos de lei nºs 1.315, de 1988; 82, 730, 1.234, 1.429, 1.478, 1.634 e 1.843, todos de 1991; 3.052, de 1992; 4.198, de 1993, e 325, de 1995. Apreciado pelas Comissões de Economia, Indústria e Comércio e de Viação e Transportes, foi em ambas aprovado, na forma do Substitutivo elaborado pela primeira delas.

Cabe agora à Comissão de Minas e Energia manifestar-se quanto ao mérito da proposição, à qual, escoado o prazo regimental próprio, não foram oferecidas emendas.

### II - VOTO DO RELATOR

A utilização do gás natural como combustível veicular no país reveste-se de grande importância, não apenas por propiciar a maior diversificação da

matriz energética brasileira e uma gestão mais racional de nossas reservas petrolíferas, como também por contribuir para uma drástica redução do grau de poluição atmosférica nas regiões urbanas, trazendo, por consequência, uma melhoria significativa na qualidade de vida de suas populações.

É, portanto, digna de mérito a intenção manifestada pelo Senado Federal e já reconhecida pelas comissões de Economia, Indústria e Comércio e de Viação e Transportes desta Casa, no sentido de tornar possível e legítimo o uso do gás natural como combustível veicular em todo o território nacional.

Contudo, faz-se necessário salientar que, desde o dia 15 de janeiro de 1996, foi publicado e encontra-se em vigor um decreto do Senhor Presidente da República, autorizando o uso de gás natural em qualquer veículo automotivo e em motores estacionários, nas regiões em que o combustível estiver disponível. Para maior esclarecimento dos nobres pares, é a seguinte a íntegra do art. 1º do Decreto nº 1.787, de 12 de janeiro de 1996, que trata do assunto:

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

§ 1º Os veículos automotores e motores estacionários, deverão estar registrados e licenciados na forma da legislação vigente e possuir características apropriadas para receber, armazenar e consumir o Gás Natural Veicular - GNV.

§ 2º Entende-se por características apropriadas o atendimento das exigências técnicas, de segurança e ambientais, editadas pelo Departamento Nacional de Combustíveis - DNC, Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO, Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN e Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA."

Assim sendo, por mais meritória que possa ser, a proposição oriunda da Câmara Alta representaria um passo atrás em relação à atual situação legal.

Desta forma, este Relator, a fim de resguardar o interesse nacional em assunto de tal importância, vê-se obrigado a recomendar a seus nobres colegas a rejeição do Projeto de Lei nº 3.816, de 1993, bem como de seus apensos.

Sala da Comissão, em 10 de setembro de 1997.

  
Deputado JORGE TADEU MUDALEN  
Relator

### **III- PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Minas e Energia, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei Nº 3.816-B, de 1993, e seus apensos, Projetos de Lei Nº 1.315 de 1988, 82 de 1991, 730 de 1991, 1.234 de 1991, 1.429 de 1991, 1.478 de 1991, 1.634 de 1991, 1.843 de 1991, 3.052 de 1992, 4.198 de 1993 e 325 de 1995, nos termos do parecer do relator, Deputado Jorge Tadeu Mudalen.

Estiveram presentes os Senhores Deputados: Flávio Derzi - Presidente, Jorge Tadeu Mudalen, Antônio Feijão e Airton Dipp - Vice-Presidentes, Simara Ellery, Dilso Sperafico, Luciano Zica, Antônio Jorge, Octávio Elísio, Danilo de Castro, Eliseu Resende, Nelson Marquezelli, Walter Pinheiro, Silvermanni Santos, José Carlos Coutinho, José Santana de Vasconcellos,

Luiz Piauhylino, Fernando Ferro, Salatiel Carvalho, Salomão Cruz, José Borba, José de Abreu e Marcos Lima.

Sala da Comissão, em 01 de outubro de 1997.

Deputado FLÁVIO DERZI  
Presidente

Deputado JORGE TADEU MUDALEN  
Relator

# PROJETO DE LEI N.º 4.637, DE 2004

(Do Sr. Fernando de Fabinho)

Dispõe sobre a utilização de gás natural para fins automotivos e dá outras providências.

## NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 3816/1993 nos termos do art. 105 do RICD, desapense-se do PL 3816/1993 o PL 4637/2004 e o PL 7773/2010, e, em seguida, apense-os ao PL 1353/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a utilização de gás natural para fins automotivos e dá outras providências.

Art. 2º Os componentes do sistema de gás natural a bordo dos veículos rodoviários automotores atenderão às normas técnicas pertinentes e deverão ser certificados no âmbito do Sistema Brasileiro de Certificação – SBC.

§1º Todos os cilindros para alta pressão e armazenamento de gás natural veicular, a bordo de veículos rodoviários automotores de fabricação nacional ou importados, serão identificados por numeração seqüencial, contida em placa suplementar que não lhes fragilize ou adultere a composição e a forma original, e deverão ostentar selo do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO.

I – Os cilindros não instalados até a publicação desta Lei, não poderão ser utilizados, na forma atual cuja numeração danifica, fragiliza e adultera a estrutura do cilindro.

§2º Os cilindros já instalados em veículos rodoviários automotores terão o prazo de 05 (cinco) anos, após a entrada em vigor da presente Lei, para providenciarem a instalação da placa com numeração seqüencial prevista no §1º deste artigo.

Art. 3º A atividade de instalação de sistemas de gás natural veicular em veículos rodoviários automotores deverá ser exercida mediante autorização do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO.

§1º A autorização deverá ser renovada periodicamente, com a comprovação de que as empresas instaladoras mantêm todas as condições exigidas para o exercício da atividade, sem prejuízo da realização de fiscalizações durante a vigência da autorização.

§2º As empresas instaladoras deverão fornecer ao consumidor

atestado de qualidade do instalador quando da instalação de sistemas de gás natural veicular ou quando da incorporação ou substituição de algum de seus componentes.

§3º As instaladoras deverão utilizar apenas conjuntos de componentes do sistema de gás natural para veículos automotores aprovados pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA.

Art. 4º No caso da instalação de sistema de gás natural em veículos rodoviários automotores, realizada de acordo com a legislação aplicável, fica dispensada a autorização prévia estabelecida no artigo 98 da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 5º A instituição que emitir o certificado de segurança, exigido quando da instalação de sistema de gás veicular, conforme previsto no artigo 106 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, também fornecerá ao proprietário do veículo o Selo Gás Natural Veicular.

§1º. Tanto o certificado de segurança quanto o Selo Gás Natural Veicular deverão ser renovados periodicamente, após a realização de nova inspeção.

§ 2º Os postos revendedores de gás natural veicular somente poderão abastecer veículos que apresentem o Selo Gás Natural Veicular, dentro de seu prazo de validade.

Art. 6º A numeração seqüencial dos cilindros para armazenamento de gás natural a bordo de veículos automotores prevista no §1º e no §2º do art. 2º desta Lei será registrada nos dados cadastrais dos veículos que utilizem o gás natural veicular cadastrados no sistema de Registro Nacional de Veículos Automotores –RENAVAM.

Art. 7º O posto revendedor que comercialize o Gás Natural Veicular – GNV deverá observar as normas editadas pela Agência Nacional do Petróleo – ANP, pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT e pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO.

Parágrafo único. A ANP e o INMETRO deverão atuar para garantir a adequada precisão na medição da quantidade de gás natural veicular vendida ao consumidor final.

Art. 8º O gás natural comercializado como combustível para veículos automotores deverá ser especialmente odorizado, de modo que seu vazamento seja detectado pelo olfato humano, mesmo em baixas concentrações, conforme especificação da ANP.

Art. 9º . Esta lei entra em vigor noventa dias após sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

O Brasil tem hoje a segunda maior frota de veículos que utilizam o gás natural como combustível no mundo, ficando atrás apenas da Argentina. Mas,

considerando a elevada taxa de crescimento da quantidade de automóveis que utilizam o GNV, não demorará muito para assumirmos a liderança desse *ranking*.

Entretanto o Brasil ainda não dispõe de Lei regendo a matéria em seus diversos aspectos.

A existência de Lei Federal, garante maior segurança e qualidade ao consumidor. Proporciona também uniformidade e estabilidade às regras, diminuindo os custos e incentivando os investimentos. Além disso, ajuda a evitar conflitos de competência entre os vários órgãos afetos à matéria.

Apresentamos a proposição no intuito de suprir essa lacuna e zelar pela proteção do consumidor, especialmente quanto aos aspectos de segurança. Entendemos ser este projeto oportuno, pois favorecerá o desenvolvimento do GNV, que se revela um combustível muito promissor, por seu baixo custo, pelo seu apelo ambiental e também por possibilitar o aproveitamento das nossas significativas reservas de gás natural, com implicações favoráveis sob o ponto de vista estratégico e de comércio exterior.

Por todo o exposto, solicitamos o apoio dos nobres colegas a essa nossa iniciativa.

Sala das Sessões, em 14 de dezembro de 2004.

Deputado **FERNANDO DE FABINHO**

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

**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 IX  
DOS VEÍCULOS**

**Seção I  
Disposições Gerais**

Art. 98. Nenhum proprietário ou responsável poderá, sem prévia autorização da autoridade competente, fazer ou ordenar que sejam feitas no veículo modificações de suas características de fábrica.

Parágrafo único. Os veículos e motores novos ou usados que sofrerem alterações ou conversões são obrigados a atender aos mesmos limites e exigências de emissão de poluentes e ruído previstos pelos órgãos ambientais competentes e pelo CONTRAN, cabendo à entidade executora das modificações e ao proprietário do veículo a responsabilidade pelo cumprimento das exigências.

Art. 99. Somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º O excesso de peso será aferido por equipamento de pesagem ou pela verificação de

documento fiscal, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 2º Será tolerado um percentual sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias, quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 3º Os equipamentos fixos ou móveis utilizados na pesagem de veículos serão aferidos de acordo com a metodologia e na periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN, ouvido o órgão ou entidade de metrologia legal.

**Seção II**  
**Da Segurança dos Veículos**

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

Art. 107. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.

**PROJETO DE LEI N.º 7.773, DE 2010**  
**(Do Sr. Vicentinho)**

Dispõe sobre incentivos ao uso do gás natural veicular

**NOVO DESPACHO:**

DEVIDO AO ARQUIVAMENTO DO PL 3816/1993 NOS TERMOS DO ART. 105 DO RICD, DESAPENSE-SE DO PL 3816/1993 O PL 4637/2004 E O PL 7773/2010, E, EM SEGUIDA, APENSE-OS AO PL 1353/2003.

# PROJETO DE LEI N.º , DE 2010

(Do Sr. VICENTINHO)

*Dispõe sobre incentivos ao uso do gás natural veicular*

O Congresso Nacional, nos termos dos arts. 48 e 61 da Constituição Federal decreta:

Art. 1º Deverá o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), fornecer aos veículos de fabricação nacional com capacidade de motorização igual ou superior a um mil centímetros cúbicos e que utilizem também como combustível o gás natural veicular, adquiridos por pessoas físicas e jurídicas domiciliadas e com residência permanente no país, os seguintes estímulos:

- I. Concessão de subsídios ao preço no uso do gás natural veicular (GNV);
- II. Estabelecimento de Política permanente que assegure a disponibilidade do GNV para a comunidade usuária;
- III. Estabelecimento de Política de fomento à indústria brasileira voltada para a cadeia do GNV, incluindo equipamentos e veículos;
- IV. Estímulos ao uso do GNV em veículos de transportes coletivos;
- V. Os estímulos ao uso do GNV poderão se dar no caso do consumo, na produção de equipamentos e veículos, através do abatimento de impostos como IPI, PIS, COFINS E CIDE.

Art. 2º O Poder Executivo regulamentará o disposto nesta Lei no prazo de cento e vinte dias, a partir da data de sua publicação.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

Para se obter um desenvolvimento econômico contínuo e duradouro, deve-se basear sempre em atividades com grande poder de alavancagem sobre a economia do país, mantendo-

se todo cuidado e respeito ao meio ambiente e à sociedade, de forma a garantir a qualidade de vida das gerações futuras.

A melhor utilização dos recursos naturais, associado à diversificação de alternativas, nos permite afirmar ser a mais adequada política de sustentabilidade energética para o Brasil. A utilização do Gás Natural, principalmente em função das enormes jazidas existentes na plataforma marítima brasileira, como combustível automotivo, se enquadra neste conceito.

Reconhecidamente a utilização do Gás Natural Automotivo será fundamental para a sustentabilidade, para reduzir emissões, melhorar a qualidade de vida da população dos grandes centros, diversificar a matriz de combustíveis e assim aumentar a segurança energética, até porque, o GNV não pode ser adulterado.

Com este projeto o parlamento, além de contribuir com a diminuição da poluição na atmosfera, com base no protocolo de Kyoto e com os compromissos assumidos pelo governo brasileiro na Dinamarca, contribuirá para o fortalecimento da base industrial e geração de emprego.

Esperamos contar com o decisivo auxílio de nossos pares desta Casa para transformar, no mais breve prazo possível, nossa proposição em Lei e, dessa maneira, garantir o melhor aproveitamento de nossos recursos naturais.

Sala das Sessões, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2010.

**Deputado VICENTINHO PT/SP**

# PROJETO DE LEI N.º 2.958, DE 2011

(Do Sr. Romero Rodrigues)

Dispõe sobre normas de segurança para os veículos automotivos abastecidos por gás natural veicular (GNV).

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL 4637/2004.

**O Congresso Nacional decreta:**

Art. 1º É obrigatória, em todo o território nacional, nos veículos automotivos abastecidos com gás natural veicular (GNV) produzido, vendido ou convertido para o uso desse combustível, a utilização de tanques de combustível certificados com o selo do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro).

Art. 2º Nas revisões periódicas a que forem submetidos os veículos automotivos abastecidos com gás natural veicular, deverão ser verificadas, pelos estabelecimentos responsáveis pelas revisões, as condições de estanqueidade dos tanques de combustível, a fim de garantir a segurança de seu uso.

Art. 3º Os tanques de combustível dos veículos abastecidos com gás natural veicular deverão ser requalificados a cada cinco anos, por estabelecimentos devidamente credenciados pelo Inmetro, devendo ser providenciada a substituição dos tanques considerados sem as necessárias condições de segurança de uso.

Art. 4º O descumprimento das disposições desta lei sujeitará os infratores a multas de dez mil reais, além da apreensão dos veículos, a fim de serem adotadas as providências para sua regularização.

Art.5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

**JUSTIFICAÇÃO**

A cada vez mais ampla utilização do gás natural como combustível veicular em nosso país, a par de proporcionar uma saudável e bem-vinda diversificação de nossa matriz energética e a redução das emissões de poluentes atmosféricos, gera também preocupações quanto às reais condições de segurança dos veículos abastecidos com esse combustível.

Cremos ser necessário estabelecer em lei condições

severas para o uso desse tipo de combustível em veículos automotivos, inclusive para estimular e ampliar a conscientização de nossa população para garantir a sua própria segurança, quando utilizarem tais meios de transporte.

Por isso, solicitamos o decisivo apoio de nossos nobres pares desta Casa para, no intuito da constante defesa dos direitos dos consumidores de nosso país, conseguirmos a rápida transformação de nossa proposição em Lei.

Sala das Sessões, em 14 de dezembro de 2011

Deputado **ROMERO RODRIGUES**  
**PSDB/PB**

## **PROJETO DE LEI N.º 5.893, DE 2013** **(Do Sr. Major Fábio)**

Dispõe sobre a obrigatoriedade de afixação do Certificado de Segurança Veicular no para-brisa do veículo movido a gás natural veicular.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-4637/2004.



**PROJETO DE LEI N° , DE 2013**  
**(Do Sr. Major Fábio)**

**Dispõe sobre a obrigatoriedade de afixação do Certificado de Segurança Veicular no para-brisa do veículo movido a gás natural veicular.**

**O Congresso Nacional decreta:**

Art. 1º O consumidor obriga-se a manter afixado o Certificado de Segurança Veicular, emitido por organismo de inspeção de segurança veicular acreditado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO, no para-brisa do veículo movido a gás natural veicular.

Parágrafo único. O abastecimento de veículo movido a gás natural veicular sem que o consumidor possua o certificado de que trata o *caput* constitui destinação não permitida desse combustível, o que sujeita o revendedor varejista às sanções administrativas previstas na Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

**JUSTIFICAÇÃO**

A imprensa não cansa de noticiar acidentes no ato de abastecimento de gás natural em veículos, os quais causam prejuízo material e podem, até mesmo, resultar em

**\*55E0A65F00\***

55E0A65F00



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

perdas de vidas humanas. É preciso, pois, que se diminua ao máximo o risco de sinistros durante essa operação.

Para tanto, propõe-se tornar obrigatória à afixação do Certificado de Segurança Veicular, emitido por organismo de inspeção de segurança veicular acreditado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO, no para-brisa do veículo movido a gás natural veicular, tornando-o visível. Adicionalmente, afigura-se necessário prever a punição do revendedor varejista que vender gás natural veicular ao consumidor que não dispuser do mencionado certificado.

Eis porque solicitamos o decisivo apoio de nossos nobres pares desta Casa para a rápida transformação de nossa proposição em Lei.

Sala das Sessões, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2013

Deputado **MAJOR FÁBIO**  
**DEM/PB**

\*55E0A65F00\*

55E0A65F00

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

**LEI N° 9.847, DE 26 DE OUTUBRO DE 1999**

Dispõe sobre a fiscalização das atividades relativas ao abastecimento nacional de combustíveis, de que trata a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, estabelece sanções administrativas e dá outras providências.

Faço saber que o PRESIDENTE DA REPÚBLICA adotou a Medida Provisória nº 1.883-17, de 1999, que o CONGRESSO NACIONAL aprovou, e eu, ANTÔNIO CARLOS MAGALHÃES, PRESIDENTE, para os efeitos do disposto no parágrafo único do art. 62 da Constituição Federal, promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º A fiscalização das atividades relativas às indústrias do petróleo e dos biocombustíveis e ao abastecimento nacional de combustíveis, bem como do adequado funcionamento do Sistema Nacional de Estoques de Combustíveis e do cumprimento do Plano Anual de Estoques Estratégicos de Combustíveis, de que trata a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, será realizada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) ou, mediante convênios por ela celebrados, por órgãos da administração pública direta e indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. (*“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 12.490, de 16/9/2011*)

§ 1º O abastecimento nacional de combustíveis é considerado de utilidade pública e abrange as seguintes atividades: (*“Caput” do parágrafo com redação dada pela Lei nº 11.097, de 13/1/2005*)

I - produção, importação, exportação, refino, beneficiamento, tratamento, processamento, transporte, transferência, armazenagem, estocagem, distribuição, revenda, comercialização, avaliação de conformidade e certificação do petróleo, gás natural e seus derivados; (*Inciso acrescido pela Lei nº 11.097, de 13/1/2005*)

II - produção, importação, exportação, transporte, transferência, armazenagem, estocagem, distribuição, revenda e comercialização de biocombustíveis, assim como avaliação de conformidade e certificação de sua qualidade; (*Inciso acrescido pela Lei nº 11.097, de 13/1/2005, e com nova redação dada pela Medida Provisória nº 532, de 28/4/2011, convertida na Lei nº 12.490, de 16/9/2011*)

III - (*Inciso acrescido pela Lei nº 11.097, de 13/1/2005, e revogado pela Medida Provisória nº 532, de 28/4/2011, convertida na Lei nº 12.490, de 16/9/2011*)

§ 2º A fiscalização abrange, também, a construção e operação de instalações e equipamentos relativos ao exercício das atividades referidas no parágrafo anterior.

§ 3º A regulação e a fiscalização por parte da ANP abrangem também as atividades de produção, armazenagem, estocagem, comercialização, distribuição, revenda, importação e exportação de produtos que possam ser usados, direta ou indiretamente, para adulterar ou alterar a qualidade de combustíveis, aplicando-se as sanções administrativas previstas nesta Lei, sem prejuízo das demais de natureza civil e penal cabíveis. (*Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 532, de 28/4/2011, convertida na Lei nº 12.490, de 16/9/2011*)

§ 4º Para o efeito do disposto no § 3º, a ANP poderá estabelecer os termos e condições de marcação dos produtos para sua identificação e exigir o envio de informações relativas à produção, à importação, à exportação, à comercialização, à qualidade, à movimentação e à estocagem deles. (*Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 532, de 28/4/2011, com redação dada pela Lei nº 12.490, de 16/9/2011*)

Art. 2º Os infratores das disposições desta Lei e demais normas pertinentes ao

exercício de atividades relativas à indústria do petróleo, à indústria de biocombustíveis, ao abastecimento nacional de combustíveis, ao Sistema Nacional de Estoques de Combustíveis e ao Plano Anual de Estoques Estratégicos de Combustíveis ficarão sujeitos às seguintes sanções administrativas, sem prejuízo das de natureza civil e penal cabíveis: (*“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 532, de 28/4/2011, convertida na Lei nº 12.490, de 16/9/2011*)

- I - multa;
- II - apreensão de bens e produtos;
- III - perdimento de produtos apreendidos;
- IV - cancelamento do registro do produto junto à ANP;
- V - suspensão de fornecimento de produtos;
- VI - suspensão temporária, total ou parcial, de funcionamento de estabelecimento ou instalação;
- VII - cancelamento de registro de estabelecimento ou instalação;
- VIII - revogação de autorização para o exercício de atividade.

Parágrafo único. As sanções previstas nesta Lei poderão ser aplicadas cumulativamente.

.....

.....

## **PROJETO DE LEI N.º 8.905, DE 2017**

**(Do Sr. Roberto Sales)**

Dispõe sobre normas e critérios a serem observados nos veículos abastecidos por gás natural veicular, e dá outras providências.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-2958/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os veículos abastecidos por gás natural veicular (GNV) só poderão realizar o abastecimento em postos revendedores de combustíveis devidamente cadastrados na Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), e que estejam de acordo com as normas expedidas por essa autarquia e pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro).

Art. 2º Somente será permitido o abastecimento de veículos que portem, em local visível, próximo à válvula de abastecimento do tanque de combustível, selo de homologação dos tanques de combustível pelo Inmetro.

§ 1º Os tanques de combustível para veículos abastecidos por GNV deverão ser elaborados com aço especial de alta resistência e tubos sem solda, ter vida útil de vinte anos e ser capazes de suportar uma pressão máxima de abastecimento de 220 kgf/cm<sup>2</sup>, e ser retestados e requalificados a cada cinco anos de

uso, para que possam receber o selo de homologação mencionado no *caput* deste artigo.

§ 2º Os conjuntos para conversão e adaptação de veículos para o uso de GNV não poderão ser remanufaturados, e somente poderão ser instalados nos veículos por empresas devidamente credenciadas e autorizadas pelo Inmetro para a realização do serviço.

§ 3º Também não se permitirá o abastecimento dos veículos movidos a GNV, nos postos revendedores de combustíveis, enquanto todos os passageiros não estiverem fora e a uma distância segura do veículo.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará, mediante decreto, o disposto nesta Lei.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

Apesar de ser inquestionável a vantagem do gás natural em relação aos combustíveis veiculares líquidos – pois, por ter uma queima mais eficiente, produz menos poluição atmosférica e tem rendimento de 30% a 50% superior ao da gasolina e do etanol, respectivamente –, várias precauções e cuidados devem ser tomados, sobretudo em veículos adaptados, para que essa economia não venha a transformar-se em tragédia, ceifando vidas humanas, insubstituíveis e de valor incalculável.

Para isso, é necessário que sejam observadas as rigorosas normas de fabricação e de manutenção periódica dos tanques de combustível desses veículos, a fiscalização rigorosa e eficiente, tanto pelo Inmetro quanto pela ANP, das oficinas instaladoras dos conjuntos de adaptação para uso do GNV e nos postos revendedores desse combustível e, acima de tudo, é preciso conscientizar os usuários dos veículos abastecidos por esse combustível dos riscos envolvidos e das precauções a serem tomadas no momento de abastecimento de seus veículos.

É, portanto, na intenção de aumentar a segurança de uso do gás natural veicular em nosso país e, sobretudo, de proteger a vida dos usuários desse combustível que vimos apresentar a presente proposição, solicitando o decisivo apoio de nossos nobres pares desta Casa, a fim de vê-la rapidamente transformada em Lei.

Sala das Sessões, em 19 de outubro de 2017.

Deputado ROBERTO SALES

**FIM DO DOCUMENTO**