



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 2.733, DE 2011**

**(Do Sr. Weverton Rocha)**

Dispõe sobre a fabricação e venda, em território nacional, de veículos leves movidos a óleo diesel, para uso como táxis, e dá outras providências.

**DESPACHO:**

APENSE-SE AO PL-1013/2011.

**APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

**PUBLICAÇÃO INICIAL**

Art. 137, caput - RICD

**(Do Sr. Weverton Rocha)**

Dispõe sobre a fabricação e venda, em território nacional, de veículos leves movidos a óleo diesel, para uso como táxis, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É livre a fabricação, venda e utilização, em todo o território nacional, de veículos automotivos leves, movidos a óleo diesel, para uso exclusivamente como táxis.

Parágrafo único. Para os fins desta lei, entendem-se como veículos automotivos leves os veículos automotivos de uso em transporte de passageiros.

Art. 2º os veículos automotivos leves utilizados como táxis, nos termos do art. 1º, deverão atender aos limites máximos de emissão estabelecidos no art. 1º da Resolução nº 415, de 24 de setembro de 2009, do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama).

Art. 3º O Poder Executivo baixará as normas necessárias para a regulamentação desta Lei.

Art. 4º Esta lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

O bom e racional uso dos recursos energéticos nacionais deve compreender não apenas a otimização do aproveitamento das fontes

disponíveis para fins de geração de energia elétrica, mas também os dispêndios dos combustíveis utilizados para o setor de transporte rodoviário, que é responsável por parcela expressiva do consumo de combustíveis de origem fóssil em nosso país.

Entretanto, a despeito de, já há alguns anos, ser nosso país autossuficiente na produção de petróleo, ainda é proibido o uso de óleo diesel como combustível em veículos de menor motorização.

Tal proibição, constante da Portaria nº 23, de 6 de junho de 1994, do extinto Departamento Nacional de Combustíveis (DNC), justificava-se pelo fato de que, àquela época, o óleo diesel, em função de atender principalmente ao transporte de cargas e aos meios de transporte coletivo de passageiros, de ter seu preço subsidiado e de contar, então, com produção doméstica bastante insuficiente, tinha de ser importado em larga escala, provocando considerável consumo de divisas para o país.

Essa situação, entretanto, modificou-se sobremaneira, nos dias atuais. Hoje, já não existem mais subsídios ao consumo de óleo diesel – que, inclusive responde por uma parcela líquida do total arrecadado com a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide) – e a produção interna, se ainda não chega a ser suficiente, aumentou expressivamente, permitindo o atendimento de uma frota automotiva maior do que em tempos em que a importação respondia por mais da metade do total de combustível consumido no país.

Porém, com o início do funcionamento das novas refinarias que hoje estão em fase de implantação no país, a produção de óleo diesel será suficiente para o total abastecimento das necessidades de consumo doméstico de nosso país.

Além disso, os motores movidos a óleo diesel, que, no passado, já foram encarados, em todo o mundo, como os grandes vilões da poluição ambiental – pelo fato de a sua queima produzir quantidades apreciáveis de poluentes atmosféricos, tais como monóxido e dióxido de carbono, óxidos de enxofre e de nitrogênio e materiais particulados (fuligem) – passaram por tal evolução tecnológica, sobretudo na Europa, alcançando tão

significativa redução nas emissões de poluentes que, segundo as estatísticas mais recentes, mais da metade dos veículos destinados ao transporte individual de passageiros daquele continente é movida a diesel.

É, portanto, como uma medida de racionalização do uso de combustíveis automotivos no país, bem como pelos benefícios que trará tanto para os taxistas, com significativa redução de seus gastos para abastecimento e manutenção de seus veículos, como, de resto, para toda a população, que poderá contar com um meio de transporte pouco poluente e mais barato, que vimos oferecer à consideração da Casa a presente proposição, esperando contar com o decisivo apoio de nossos pares para a sua rápida transformação em Lei.

Sala das Sessões, em                      de                      de 2011.

Deputado WEVERTON ROCHA

<b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b>
--

**RESOLUÇÃO Nº 415, DE 24 DE SETEMBRO DE 2009**

Dispõe sobre nova fase (PROCONVE L6) de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores-PROCONVE para veículos automotores leves novos de uso rodoviário e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE-CONAMA, no uso das competências que lhe são conferidas pelo art. 8º, inciso VII, da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, e pelo art. 2º, § 9º, e art. 3º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, tendo em vista o disposto no art. 10 da Resolução nº 403, de 11 de novembro de 2008, do Conselho Nacional do Meio Ambiente-CONAMA e em seu Regimento Interno, anexo à Portaria nº 168, de 13 de junho de 2005; e

Considerando que a emissão de poluentes por veículos automotores contribui significativamente para a deterioração da qualidade ambiental, especialmente nos centros urbanos;

Considerando a utilização de tecnologias automotivas adequadas, de eficácia comprovada, associadas a especificações de combustíveis que permitem atender às necessidades de controle da poluição, economia de combustível e competitividade de mercado;

Considerando a necessidade de prazo e de investimentos para promover a melhoria da qualidade dos combustíveis automotivos nacionais para viabilizar a introdução de modernas tecnologias de alimentação de combustíveis e de controle de poluição;

Considerando a necessidade de prazo para a adequação tecnológica de motores veiculares e de veículos automotores às novas exigências de controle da poluição;

Considerando a necessidade de estabelecer novos padrões de emissão para os motores veiculares e veículos automotores leves, nacionais e importados, visando à redução da poluição do ar nos centros urbanos do país e a economia de combustível;

Considerando a necessidade de aprimorar o conhecimento sobre a emissão de dióxido de carbono e de aldeídos por motores do ciclo Diesel;

Considerando os princípios da educação e informação ambiental, expressos no art. 225, § 1º, inciso VI da Constituição Federal; art. 9º, inciso XI, da Lei nº 6.938, de 1981, e no Princípio 10 da Declaração do Rio de Janeiro de 1992;

Considerando a necessidade de promover a conscientização da população, com relação à questão da poluição do ar por veículos automotores, resolve:

**CAPÍTULO I****DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO PARA VEÍCULOS LEVES NOVOS**

Art. 1º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes, provenientes do escapamento de veículos automotores leves de passageiros, de uso rodoviário, para a fase do PROCONVE L6:

- I - monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- II - hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- III - hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- IV - óxidos de nitrogênio (NOx): 0,08 g/km;
- V - aldeídos (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km; 2

- VI - material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,025 g/km; e  
 VII - monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,2% em volume.

Art. 2º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio menor ou igual a 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas, para a fase do PROCONVE L6:

- I - monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;  
 II - hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;  
 III - hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;  
 IV - óxidos de nitrogênio (NOx): 0,08 g/km;  
 V - aldeídos totais (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km;  
 VI - material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,030 g/km; e  
 VII - monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,2% em volume.

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

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

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

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

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

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

§ 2º Excetuam-se do disposto no caput deste artigo os veículos automotores denominados jipes, com tração nas quatro rodas, caixa de mudança múltipla e redutor, que atendam aos requisitos do Ato Declaratório (Normativo) nº 32, de 28 de setembro de 1993, da Coordenação Geral do Sistema de Tributação da Secretaria da Receita Federal, mesmo os que atendam, simultaneamente, as condições de jipes e de uso misto, conforme Parecer Normativo nº 2 de 24 de março de 1994, da citada Coordenação.

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

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

PAULO TOSHIO MOTOKI

**FIM DO DOCUMENTO**