

PROJETO DE LEI Nº , DE 2026
(DEP. DR. FERNANDO MÁXIMO)

Altera a Lei nº 8.723, de 28 de dezembro de 1993, para dispor sobre a obrigatoriedade de oferta de gasolina integralmente isenta de etanol anidro para a preservação de veículos de coleção e proteção da frota de veículos não biocombustíveis.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 8.723, de 28 de dezembro de 1993, com o escopo de assegurar a oferta em território nacional de gasolina pura, totalmente isenta de adição de etanol anidro, visando salvaguardar o patrimônio antigomobilista e mitigar os danos mecânicos e econômicos causados aos proprietários de veículos com motorização não biocombustível.

Art. 2º A Lei nº 8.723, de 28 de dezembro de 1993, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 9º-A:

"Art. 9º-A. Sem prejuízo dos percentuais de mistura fixados para as gasolinas de grande consumo, fica garantida a oferta e a comercialização de gasolina automotiva integralmente isenta de etanol anidro (0% de mistura) em postos revendedores de combustíveis, nos termos de regulamentação do órgão regulador federal competente.

Parágrafo único. A gasolina isenta de que trata o caput destina-se ao abastecimento e à preservação de:

I – veículos de coleção, de interesse histórico ou portadores de certificado de originalidade;

II – automóveis, motocicletas e utilitários dotados de motores convencionais não biocombustíveis, fabricados até o ano de 2003." (NR)

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



JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta legislativa faz eco a uma grave e legítima preocupação manifestada de forma veemente pela Federação Brasileira de Veículos Antigos (FBVA), entidade de vanguarda na proteção, promoção e preservação da história automobilística do nosso país. O recente posicionamento do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), que determinou a elevação do percentual de etanol anidro na gasolina comum para o patamar de 32%, desconsidera de maneira alarmante a realidade técnica e estrutural de uma parcela gigantesca da frota nacional. De acordo com os dados consolidados pela Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), o Brasil conta atualmente com mais de 30 milhões de veículos que não possuem a tecnologia biocombustível, os quais serão severamente penalizados por essa mudança abrupta na composição do combustível fóssil.

Sob a perspectiva da engenharia mecânica, a presença do etanol, mesmo em proporções inferiores, já se mostrava prejudicial a motores antigos; sob o novo índice de quase um terço da mistura, os efeitos tornam-se catastróficos. O álcool possui propriedades altamente higroscópicas, o que significa que ele absorve a umidade natural do ar diretamente para o interior do tanque de combustível. Em veículos de concepção mecânica anterior à introdução dos motores flex em 2003, esse acúmulo de água gera oxidação severa, ferrugem nos tanques metálicos e corrosão acelerada em bombas de combustível, agulhas e velas de ignição. Adicionalmente, sistemas dotados de carburação e injeções eletrônicas de primeira geração sofrem com o ressecamento precoce e a destruição de juntas, mangueiras e guarnições de borracha que não foram projetadas para resistir à agressividade química do etanol.

Cumpramos ressaltar que a busca por matrizes energéticas mais limpas e a redução da dependência de importações de derivados de petróleo são metas macroeconômicas válidas, porém não podem ser conduzidas à custa do sacrifício patrimonial do cidadão. O argumento de que a medida gera uma economia marginal na bomba é rebatido pela perda direta de eficiência energética, uma vez que o etanol possui poder calorífico muito inferior ao da gasolina pura. O motor que opera com excesso de álcool consome mais combustível para entregar o mesmo rendimento, transferindo o prejuízo financeiro integralmente para o bolso do motorista. Esse impacto atinge de forma cruel não apenas os colecionadores e preservadores do patrimônio cultural sobre rodas, mas também os cidadãos de menor poder



aquisitivo que dependem de seus automóveis e motocicletas mais antigos para o trabalho e o sustento familiar.

Até mesmo a indústria automotiva nacional, por meio de suas entidades representativas, alertou para o fato de que a elevação compulsória da mistura carece de testes de durabilidade de longo prazo nos componentes internos dos motores, configurando um risco real de pane e quebras em vias públicas. Diante desse cenário de vulnerabilidade técnica, a única salvaguarda viável e justa é a garantia de fornecimento de uma gasolina purificada, com zero por cento de etanol, especificamente direcionada a esse nicho de mercado que necessita de proteção especial. A instituição da gasolina isenta preservará a memória histórica das nossas estradas e protegerá o bolso dos trabalhadores contra manutenções extraordinárias decorrentes de decisões regulatórias açodadas, razão pela qual conclamo os nobres pares à aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, 23 de julho de 2026.

Deputado DR. FERNANDO MÁXIMO

Deputado Federal — PL/RO

