



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado DR. ISMAEL ALEXANDRINO PSD/GO

PROJETO DE LEI Nº , DE 2026

(Do Sr. Ismael Alexandrino)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de disponibilização de gasolina tipo E10 (com até 10% de etanol anidro combustível) nos postos revendedores de combustíveis do território nacional, para proteção dos consumidores de veículos automotores não adaptados a elevados teores de etanol, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I — DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei estabelece a obrigatoriedade de disponibilização de gasolina tipo E10, com teor máximo de 10% (dez por cento) de etanol anidro combustível, nos postos revendedores de combustíveis do território nacional, como alternativa à gasolina tipo C com elevado teor de etanol.

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

I — Gasolina tipo A: gasolina automotiva pura, sem adição de etanol anidro combustível, conforme especificação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP);

II — Gasolina tipo C: gasolina automotiva resultante da mistura de gasolina tipo A com etanol anidro combustível, nos percentuais fixados pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE);

III — Gasolina E10: gasolina automotiva resultante da mistura de gasolina tipo A com, no máximo, 10% (dez por cento) de etanol anidro combustível em volume;

IV — Posto revendedor: estabelecimento autorizado pela ANP para comercialização varejista de combustíveis automotivos.



CAPÍTULO II — DA OBRIGATORIEDADE DE DISPONIBILIZAÇÃO

Art. 3º Ficam os postos revendedores de combustíveis obrigados a disponibilizar, em pelo menos uma bomba de abastecimento, a gasolina E10 de que trata esta Lei.

§ 1º A obrigação prevista no caput aplica-se a todos os postos revendedores que possuam 3 (três) ou mais bicos de abastecimento de gasolina em operação.

§ 2º Os postos com menos de 3 (três) bicos de abastecimento poderão optar por disponibilizar a gasolina E10, mas não estarão sujeitos à obrigatoriedade.

§ 3º A bomba de gasolina E10 deverá estar claramente identificada, em local visível ao consumidor, com os seguintes dizeres: **"GASOLINA E10 — COM ATÉ 10% DE ETANOL — RECOMENDADA PARA MOTOCICLETAS, VEÍCULOS ANTIGOS E NÃO FLEX"**.

§ 4º A identificação de que trata o § 3º deverá observar as cores e padrões definidos em regulamentação da ANP, de modo a evitar confusão com os demais combustíveis comercializados.

Art. 4º Os distribuidores de combustíveis ficam obrigados a disponibilizar gasolina tipo A ou gasolina E10 para fornecimento aos postos revendedores que optarem por comercializá-la, em quantidade compatível com a demanda.

§ 1º A recusa injustificada de fornecimento por parte dos distribuidores configura infração à ordem econômica, sujeitando o infrator às penalidades previstas na Lei nº 8.884, de 11 de junho de 1994 (Lei Antitruste).

§ 2º A ANP poderá estabelecer percentual mínimo de aquisição de gasolina tipo A ou E10 pelos distribuidores, com base na demanda estimada e na frota de veículos abrangidos por esta Lei.

CAPÍTULO III — DO PREÇO

Art. 5º O preço de venda da gasolina E10 ao consumidor final não poderá ser superior ao preço da gasolina tipo C comercializada no mesmo posto revendedor.

§ 1º A diferença máxima permitida entre o preço da gasolina E10 e o preço da gasolina tipo C será de, no máximo, 5% (cinco por cento), para mais ou para menos, assegurada a competitividade e a livre iniciativa.

§ 2º O disposto neste artigo não se aplica às gasolinas premium ou de alta octanagem, que possuem especificações técnicas distintas e mercado próprio.

§ 3º O Poder Executivo poderá, mediante decreto, reajustar o percentual previsto no § 1º, ouvidos os órgãos de defesa da concorrência e de proteção ao consumidor.



Art. 6º Fica vedada a prática de preço abusivo na comercialização da gasolina E10, sujeitando o infrator às sanções previstas na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor).

CAPÍTULO IV — DA FISCALIZAÇÃO E DAS PENALIDADES

Art. 7º A fiscalização do cumprimento desta Lei será exercida pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), em articulação com os órgãos de proteção e defesa do consumidor.

Parágrafo único. A ANP poderá celebrar convênios com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios para a execução da fiscalização de que trata este artigo.

Art. 8º O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará o infrator às seguintes penalidades, aplicadas pela ANP, sem prejuízo das sanções penais e civis cabíveis:

I — advertência, na primeira autuação;

II — multa de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) a R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), na reincidência, proporcional à gravidade da infração e ao porte do infrator;

III — interdição da bomba de abastecimento irregular, nos casos de reincidência;

IV — suspensão temporária do funcionamento do estabelecimento, nos casos de reincidência reiterada.

§ 1º Os valores das multas previstas no inciso II serão atualizados anualmente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) ou por outro índice que vier a substituí-lo.

§ 2º A aplicação das penalidades observará o contraditório e a ampla defesa, nos termos do processo administrativo federal.

V — DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 9º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 10. Os postos revendedores terão o prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contados da data da regulamentação prevista no art. 9º, para se adequarem ao disposto nesta Lei.



Art. 11. A ANP editará, no prazo de 60 (sessenta) dias da publicação desta Lei, as normas complementares necessárias à sua execução, incluindo:

- I — a especificação técnica da gasolina E10;
- II — os padrões de identificação visual das bombas de abastecimento;
- III — os procedimentos de fiscalização e coleta de amostras;
- IV — as regras para a cadeia de distribuição e armazenamento.

Art. 12. O Poder Executivo, por intermédio dos órgãos competentes, realizará campanhas informativas sobre a disponibilidade e as vantagens da gasolina E10, com ênfase na proteção aos consumidores de motocicletas e veículos antigos.



JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei nasce da necessidade urgente de proteger dezenas de milhões de brasileiros que estão sendo prejudicados pela política de aumento progressivo e unilateral do teor de etanol anidro na gasolina comercializada no Brasil, sem que lhes seja oferecida qualquer alternativa de escolha. Em julho de 2026, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aprovou o aumento da mistura obrigatória de etanol anidro na gasolina de 30% para 32% (E32), com base na Lei nº 14.993, de 8 de outubro de 2024 (Lei do Combustível do Futuro), que autoriza que esse teor seja elevado a até 35% (E35). A decisão foi tomada sem estudo prévio de impacto social, sem consulta pública aos consumidores afetados e sem oferecer qualquer alternativa de combustível com menor teor de etanol para os veículos incompatíveis com a nova mistura.

O problema atinge uma parcela expressiva e vulnerável da população brasileira. Dados oficiais do Ministério dos Transportes (Senatran) indicam que a frota nacional de veículos ultrapassa 120 milhões de unidades. Desse total, aproximadamente **30 milhões são motocicletas, motonetas e ciclomotores — veículos que, por suas características técnicas de motor de alta rotação e sistema de arrefecimento a ar, são particularmente sensíveis a elevados teores de etanol na gasolina.**

A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) estima que **4,7 milhões de veículos** — aproximadamente 20% da frota nacional — são equipados com **motores exclusivamente a gasolina, não adaptados a elevados teores de etanol**. A esses somam-se todos os veículos com **mais de 10 anos de fabricação**, cujos sistemas de combustível (mangueiras, vedações, bicos injetores e reguladores de pressão) foram projetados para teores de etanol muito inferiores aos atualmente praticados. O impacto econômico é igualmente grave. O etanol anidro possui poder calorífico inferior ao da gasolina pura — aproximadamente 66% do poder energético da gasolina tipo A por litro. Cada aumento percentual na mistura de etanol reduz a densidade energética do combustível, elevando o consumo volumétrico. Estudos técnicos indicam que a elevação de E30 para E32 pode representar **aumento de consumo entre 0,5% e 1,5%** — valor que, multiplicado pelos milhões de veículos que rodam diariamente, representa bilhões de reais em custo adicional para a população.

O etanol anidro, em elevadas concentrações, produz efeitos deletérios bem documentados em motores não projetados para seu uso:

a) Aumento da temperatura de combustão: o etanol possui calor latente de vaporização superior ao da gasolina, alterando o regime térmico do motor e podendo provocar superaquecimento em motores refrigerados a ar, como a maioria das motocicletas de baixa cilindrada;



b) Corrosão de componentes metálicos: o etanol é higroscópico e, em contato com a umidade, forma ácidos orgânicos que corroem alumínio, latão, cobre e aço carbono. Componentes como carburadores, bicos injetores, válvulas e sensores de oxigênio são particularmente vulneráveis;

c) Degradação de componentes elastoméricos: mangueiras, vedações e membranas de combustível fabricadas antes da introdução dos teores atuais de etanol sofrem ressecamento, fissuração e perda de estanqueidade quando expostas a concentrações elevadas de etanol;

d) Aumento do desgaste de válvulas e sede de válvulas: o etanol não possui a mesma lubricidade da gasolina, acelerando o desgaste em motores cujo sistema de válvulas foi projetado para gasolina pura ou com baixo teor de etanol;

e) Dificuldade de partida a frio: o etanol possui menor pressão de vapor, dificultando a partida em temperaturas baixas, problema que afeta especialmente motocicletas e veículos antigos.

A indústria de motocicletas manifestou publicamente sua preocupação com a elevação para E32. A **Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas (Abraciclo)** solicitou estudos complementares antes da implementação da medida, alertando que os motores de motocicletas, por operarem em rotações mais elevadas e com sistemas de arrefecimento menos robustos, são mais suscetíveis aos efeitos do excesso de etanol.

O aspecto mais grave da política atual é seu impacto regressivo sobre a população de menor renda. A motocicleta é, no Brasil, o meio de transporte **de milhões de trabalhadores** que não podem adquirir um automóvel. Dados do setor indicam que o Brasil produziu 1.980.538 motocicletas em 2025, com projeção de 2,07 milhões para 2026 — números que revelam a importância desse modal para a **mobilidade da população trabalhadora**.

Os entregadores de aplicativo — categoria que reúne centenas de milhares de trabalhadores vinculados a plataformas como iFood, Uber, 99 e Loggi — dependem quase exclusivamente da motocicleta como instrumento de trabalho. Para esses profissionais, o aumento do consumo de combustível e a aceleração do desgaste mecânico representam redução direta da renda líquida. Cada real a mais gasto na bomba e cada visita não programada à oficina são retirados do sustento de suas famílias.

A única alternativa atualmente disponível ao consumidor que deseja evitar o alto teor de etanol é a **gasolina premium (como a Petrobras Podium), que mantém teor de etanol de 25% (E25), mas custa entre R\$ 0,80 e R\$ 1,50 a mais por litro** — valor que representa um acréscimo de 15% a 25% sobre o preço da gasolina comum. Para um entregador que abastece 30 litros por semana, o custo adicional mensal pode superar R\$ 180,00 — valor superior a um dia inteiro de trabalho. A gasolina premium **não é, portanto, uma alternativa real para a população de baixa renda: é um produto de luxo, acessível apenas a uma minoria.**



O Brasil destoa completamente dos padrões internacionais de mistura de etanol na gasolina. O direito comparado demonstra que a comunidade internacional adota limites muito mais conservadores, sempre preservando a compatibilidade com a frota circulante e o direito de escolha do consumidor.

Nos Estados Unidos, a gasolina comercializada em mais de **95% dos postos é a E10**, com **no máximo 10% de etanol em volume**. Esse padrão foi estabelecido no âmbito do **Clean Air Act Amendments of 1990**, que autorizou a Environmental Protection Agency (EPA) a regular a adição de oxigenados à gasolina. O limite de 10% foi fixado com base em estudos de compatibilidade com a frota circulante à época e permanece inalterado como padrão nacional há mais de três décadas. O E15 (15% de etanol) é autorizado apenas para veículos do ano-modelo 2001 em diante, e sua comercialização é opcional, com bombas identificadas por rótulo amarelo de advertência — o consumidor americano escolhe se quer abastecer com maior teor de etanol.

Na União Europeia, a norma EN 228 estabelece a gasolina E10 como padrão, com teor máximo de 10% de etanol renovável. A própria Comissão Europeia avalia, em 2026, a possibilidade de elevar esse limite para até 20% — mas o faz mediante estudos técnicos aprofundados e consulta pública, não por decisão unilateral de conselho ministerial. Até que esses estudos se concluam, o padrão europeu permanece E10.

No Japão, o teor máximo permitido de etanol na gasolina é de 3% (E3). Na Coreia do Sul, o limite é de 10% (E10). Na África do Sul, o limite é de 10% (E10). Na Índia, o governo estabeleceu meta de 20% (E20) para 2025, mas a implementação é gradual e voluntária, com amplo debate setorial.

O Brasil, que adota hoje 32% de etanol na gasolina comum, com perspectiva legal de chegar a 35%, **pratica uma mistura mais de três vezes superior ao padrão americano e europeu, sem oferecer ao consumidor qualquer alternativa de escolha**. Essa situação é única no mundo: nenhum outro país impõe teor tão elevado de etanol na gasolina de forma obrigatória e sem opção de combustível alternativo para os veículos incompatíveis.

A presente proposição insere-se na competência legislativa da União para legislar sobre direito do consumidor (Art. 22, V, CF), produção e consumo (Art. 24, V, CF) e proteção ao consumidor (Art. 5º, XXXII, CF c/c Art. 170, V, CF). Respeita integralmente os princípios constitucionais da ordem econômica, notadamente a defesa do consumidor como princípio da atividade econômica (Art. 170, V, CF) e a redução das desigualdades regionais e sociais (Art. 170, VII, CF).

A proposição inova em seis frentes essenciais:

Estabelece a obrigatoriedade de disponibilização de gasolina E10 em ao menos uma bomba por posto revendedor com 3 ou mais bicos de abastecimento, garantindo ao consumidor o direito fundamental de escolha. O projeto não elimina a gasolina tipo C com elevado



teor de etanol — apenas assegura que exista uma alternativa acessível.

Obriga os distribuidores de combustíveis a disponibilizarem gasolina tipo A ou E10 para fornecimento aos postos, em quantidade compatível com a demanda. A recusa injustificada de fornecimento por parte dos distribuidores configura infração à ordem econômica, sujeitando o infrator às penalidades da Lei nº 8.884/1994 (Lei Antitruste).

Um dos aspectos mais inovadores do projeto é **estabelecer regra de preço justo: a gasolina E10 não poderá ter preço superior ao da gasolina tipo C comercializada no mesmo posto, com diferença máxima de 5% para mais ou para menos.** Essa cláusula impede que a gasolina E10 se torne mais um produto premium inacessível à população de baixa renda — como ocorre hoje com as gasolinas aditivadas e premium, que custam significativamente mais caro.

Institui sistema de fiscalização pela ANP, com multas progressivas de R\$ 50.000,00 a R\$ 5.000.000,00, interdição de bombas e suspensão temporária do funcionamento do estabelecimento em caso de reincidência, assegurando o cumprimento efetivo da lei.

Determina campanhas nacionais informativas sobre a disponibilidade e as vantagens da gasolina E10, com ênfase na proteção aos consumidores de motocicletas e veículos antigos, promovendo a educação do consumidor.

Por fim, **estabelece prazos realistas de adequação: 90 dias para regulamentação pelo Poder Executivo e 180 dias para adaptação dos postos,** compatíveis com a complexidade operacional da medida.

A gasolina E10 é técnica e economicamente viável no Brasil. A gasolina tipo A (pura, sem etanol) já é produzida pelas refinarias brasileiras e comercializada entre agentes econômicos do setor. A infraestrutura de produção, armazenamento, distribuição e comercialização já existem — o que se propõe é que uma parcela dessa gasolina tipo A seja direcionada para a produção de E10, em vez de ser integralmente destinada à gasolina tipo C com 32% de etanol.

A Resolução ANP nº 807/2020 já estabelece a especificação da gasolina de uso automotivo, e a própria ANP já demonstrou capacidade de regulamentar diferentes tipos de gasolina — como fez ao estabelecer especificação distinta para a gasolina premium (com teor reduzido de etanol). A inclusão da gasolina E10 no marco regulatório da ANP é medida administrativa simples, que não requer alteração da estrutura regulatória existente.

O projeto não cria novas despesas obrigatórias para a União. A fiscalização será exercida pela ANP no âmbito de suas atribuições ordinárias, utilizando a estrutura já existente. As campanhas informativas poderão ser realizadas em parceria com os órgãos de defesa do consumidor e com o setor privado. A Lei de Responsabilidade Fiscal (LC nº 101/2000) é integralmente respeitada.

O momento não poderia ser mais oportuno. O E32 entrou em vigor em agosto de 2026, e o Ministério Público Federal já ajuizou ação questionando sua validade, apontando a ausência de



estudos técnicos conclusivos sobre seus impactos a longo prazo e requerendo indenização de R\$ 500 milhões pelos danos causados aos consumidores. O MPF reconhece o que milhões de brasileiros já sentem na prática: a medida foi tomada sem a devida cautela e sem considerar os interesses da população mais vulnerável.

Ressalte-se que não tramita atualmente no Congresso Nacional nenhuma proposição com objeto similar em estágio avançado de tramitação. Este Projeto de Lei preenche, portanto, um vácuo legislativo e oferece ao Parlamento a oportunidade de dar uma resposta concreta e imediata a um problema que afeta dezenas de milhões de brasileiros.

Este Projeto de Lei não se opõe à política de biocombustíveis, que é acertada e estratégica para o Brasil. O etanol brasileiro — produzido da cana-de-açúcar com eficiência energética e ambiental reconhecida internacionalmente — é um dos maiores ativos da matriz energética nacional. O que se propõe é algo simples e justo: **que o consumidor brasileiro tenha o direito de escolher o combustível mais adequado ao seu veículo e ao seu bolso.**

A obrigatoriedade de disponibilização de gasolina E10 em ao menos uma bomba por posto, com preço compatível ao da gasolina comum, é uma medida de proteção ao consumidor, de justiça social e de respeito à liberdade de escolha.

Diante do exposto, certos da relevância e oportunidade da medida, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação deste Projeto de Lei, que contribuirá de forma decisiva para a proteção dos consumidores brasileiros contra os efeitos de uma política energética que, por falta de alternativas, tem onerado desproporcionalmente a população mais vulnerável do país.

Sala das Comissões, em ____ de julho de 2026.

Deputado Federal Dr. ISMAEL ALEXANDRINO

PSD/GO

