

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº , DE 2026
(Do Sr. MESSIAS DONATO)

Autoriza as Unidades da Federação a legislar sobre a disponibilização em seus territórios de gasolina sem adição de etanol anidro e sobre gasolina com adição de dez por cento de etanol anidro.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Nos termos do parágrafo único do art. 22 da Constituição Federal, ficam os Estados e o Distrito Federal autorizados a legislar sobre a oferta, por revendedores varejistas de combustíveis automotivos, em seus respectivos territórios, exclusivamente sobre os seguintes percentuais:

I – gasolina E0 - sem adição de etanol anidro combustível; e

II – gasolina E10 - contendo 10% (dez por cento) de etanol anidro combustível.

Parágrafo único. A oferta dos combustíveis de que trata este artigo:

I – terá caráter facultativo para o revendedor varejista;

II – não afastará a obrigatoriedade de oferta da gasolina C com o percentual de etanol anidro combustível estabelecido na forma do art. 9º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993; e

III – observará as especificações e os requisitos de qualidade estabelecidos pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP.

Art. 2º O art. 9º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, passa a vigorar acrescido do § 4º:

“Art. 9º



.....

§ 4º Fica autorizada a oferta facultativa, por revendedores varejistas, de gasolina sem adição de etanol anidro combustível ou contendo dez por cento de etanol anidro combustível, quando autorizada por legislação estadual ou distrital editada nos termos de lei complementar federal, sem prejuízo da obrigatoriedade de oferta da gasolina C com o percentual estabelecido na forma deste artigo.” (NR)

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará esta Lei Complementar.

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

JUSTIFICAÇÃO

A elevação do percentual de etanol anidro adicionado à gasolina brasileira suscita preocupação específica quanto aos veículos antigos, especialmente aqueles movidos exclusivamente a gasolina e dotados de tecnologias de alimentação concebidas para combustíveis com teores menores de etanol, inclusive veículos carburados.

Estudo realizado pelo Instituto Mauá de Tecnologia¹, a pedido do Ministério de Minas e Energia, avaliou a utilização de gasolina E30 em veículos leves e motocicletas, abrangendo diferentes gerações tecnológicas da frota, inclusive veículo carburado, e concluiu pela viabilidade técnica de sua adoção nas condições examinadas. Os ensaios realizados, contudo, não abrangeram a durabilidade de componentes, como corrosão/degradação, compatibilidade de elastômeros, mangueiras, vedações e componentes do sistema de combustível. Seus resultados, portanto, não permitem afastar eventuais efeitos de longo prazo decorrentes da exposição continuada a maiores concentrações de etanol, especialmente quanto à corrosão e

¹ [Avaliação da utilização de percentual de 30% de etanol anidro na gasolina em veículos leves e motocicletas](#)



degradação de materiais e à compatibilidade de elastômeros, mangueiras, vedações e demais componentes dos sistemas de combustível.

A frota de todos os tipos de veículos do Brasil tem, em média, 15,4 anos, segundo pesquisa do Observatório Nacional de Segurança Viária, divulgada pela Revista Quatro Rodas². Algumas regiões, como a Sul (19,7 anos), têm uma frota mais antiga, enquanto outras, como a Norte (12,62 anos), tem frota mais moderna. Essa disparidade regional demonstra claramente que, embora haja uma política nacional norteadora para o setor de combustíveis, algumas medidas estaduais podem aplacar os efeitos das diferenças regionais.

Nesse sentido, permitir às Unidades da Federação legislar, dentro do escopo da E0 e E10, sobre a conveniência de estabelecer regras apropriadas à sua realidade local fortalece o Pacto Federativo. Ao mesmo tempo, permite aos cidadãos e consumidores dos estados ter o poder de escolher um combustível mais apropriado ao motor de seus veículos, em especial na ausência de estudos que esclareçam sobre os impactos do atual percentual de etanol na durabilidade dos componentes dos motores antigos à gasolina.

A presente proposição não pretende alterar a política nacional de adição de biocombustíveis à gasolina. Busca, de maneira mais restrita, permitir que os Estados e o Distrito Federal avaliem a conveniência de autorizar, em seus territórios, a oferta facultativa de gasolina E0 e E10, ampliando as alternativas disponíveis aos consumidores.

A medida encontra respaldo nos princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência e nos objetivos da política energética nacional estabelecidos pela Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, entre os quais se encontram: a proteção dos interesses do consumidor quanto a preço, qualidade e oferta dos produtos e a promoção da livre concorrência.

Ao mesmo tempo, a proposição preserva a política federal de incentivo aos biocombustíveis e seus objetivos ambientais. A gasolina C, com o percentual obrigatório de etanol anidro estabelecido na forma do art. 9º da Lei

² [Frota brasileira tem mais de 15 anos e deve ser renovada regionalmente, defende ONSV | Quatro Rodas](#)



nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, permanece como combustível de oferta obrigatória. As alternativas E0 e E10 serão, portanto, complementares.

São igualmente preservadas as atribuições do Executivo Federal e de seus órgãos reguladores. Caberá à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis estabelecer as especificações e os requisitos de qualidade aplicáveis aos combustíveis autorizados, enquanto o Conselho Nacional de Política Energética continuará exercendo as competências que lhe são conferidas pela legislação para a condução da política nacional de combustíveis e para a definição do percentual de etanol anidro da gasolina C.

Finalmente, a proposição observa rigorosamente a repartição constitucional de competências. O inciso IV do art. 22 da Constituição Federal atribui privativamente à União competência para legislar sobre energia, enquanto o parágrafo único do mesmo artigo prevê expressamente que lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias nele relacionadas.

A autorização conferida aos Estados e ao Distrito Federal é delimitada à decisão sobre a oferta facultativa de duas composições determinadas: E0 e E10, permanecendo sob disciplina federal a política nacional de combustíveis e sua regulação técnica. A solução está em consonância com a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, segundo a qual a competência privativa pode ser delegada aos Estados mediante lei complementar para questões específicas, desde que seu exercício permaneça circunscrito aos limites estabelecidos pela União.

A proposição concilia, assim, segurança para proprietários de veículos com características tecnológicas específicas, liberdade de escolha do consumidor, livre concorrência, preservação da política nacional de biocombustíveis e respeito à repartição constitucional de competências, razão pela qual contamos com o apoio dos nobres Pares para sua aprovação.

Sala da Sessões, em de de 2026.

Deputado MESSIAS DONATO

