



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 3.816-C, DE 1993

(Do Senado Federal)

PLS Nº 230/91

Dispõe sobre a utilização de gás natural em veículos automotivos e dá outras providências.

(ÀS COMISSÕES DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE MINAS E ENERGIA; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II, "g").

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 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, 325/95 e 4.198/93

III - Na Comissão de Economia, Indústria e Comércio:

- índice de autor de emendas
- emendas apresentadas na Comissão (9)
- termo de recebimento de emendas -1993
- termo de recebimento de emendas- 1995 (nova legislatura)
- 1º parecer do Relator
- 1º substitutivo oferecido pelo Relator
- emenda apresentada ao substitutivo
- termo de recebimento de emendas ao substitutivo
- 2º parecer do Relator
- 2º substitutivo oferecido pelo Relator
- parecer da Comissão
- substitutivo adotado pela Comissão

IV - Na Comissão de Viação e Transportes:

- termo de recebimento de emendas
- parecer do Relator
- parecer da Comissão

V - Na Comissão de Minas e Energia:

- termo de recebimento de emendas
- parecer do Relator
- parecer da Comissão

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º É autorizado o uso do gás natural em veículos automotivos nos Estados produtores de gás natural e naqueles onde seja viabilizado o seu transporte, através de gasodutos ou sob a forma de gás natural comprimido - GNC e gás natural liquefeito - GNL, por meio de caminhões, vagões ferroviários ou embarcações.

§ 1º A autorização de que trata este artigo é restrita:

- I - aos veículos de transporte coletivo;
- II - aos caminhões 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 natural, 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 O Poder Executivo elaborará um cronograma de implementação da utilização veicular do gás natural no país e promoverá, junto à indústria nacional de automóveis, os estímulos e ações necessários ao cumprimento de metas de fabricação dos veículos acionados a gás natural destinados ao mercado interno.

Art. 3º A conversão de motores para uso de gás natural, 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. 4º O abastecimento dos veículos com gás natural será realizado por empresas especializadas na distribuição de combustíveis líquidos a veículos.

§ 1º Poderão explorar postos de gás natural para táxis empresas que estejam implantando, efetivamente, programas de suprimento de gás para ônibus, com dimensão que corresponda aos níveis a serem estabelecidos pelo Poder Executivo.

§ 2º O atendimento aos táxis 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 simultâneo de diferentes combustíveis automotivos.

Art. 5º O preço de fornecimento do gás natural 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.

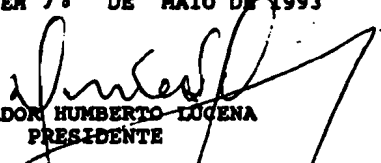
§ 1º O preço do gás natural para uso em veículos automotivos deverá assegurar a viabilização de todos os investimentos exigidos na produção e transporte, distribuição e compressão do gás.

§ 2º O preço a ser pago pelo proprietário do veículo não poderá ser superior a setenta e cinco por cento do valor cobrada pelo combustível alternativo.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrário.

SENADO FEDERAL, EM 18 DE MAIO DE 1993


SENADOR HUMBERTO LUCENA
PRESIDENTE

S I N O P S E

Projeto de Lei do Senado nº 230, de 1991

Dispõe sobre a utilização de gás natural em veículos automotivos e dá outras providências.

Apresentado pelo Senador Dario Pereira.

Lido no expediente da Sessão de 20/6/91 e publicado no DCN (Seção II) de 21/6/91. Despachado à Comissão de Serviços de Infraestrutura

(decisão terminativa), onde poderá receber emendas, após publicado e distribuído em avulsos, pelo prazo de 5 dias úteis.

Em 16/12/92, anunciada a matéria é proferido pelo Senador Teotônio Vilela Filho, parecer favorável nos termos do Substitutivo que oferece. A matéria ficará sobre a Mesa durante 5 sessões ordinárias para recebimento de emendas.

Em 17/2/93, a Presidência comunica ao Plenário o término do prazo, sendo que ao mesmo não foram oferecidas emendas.

Em 16/3/93, aprovado o Substitutivo nos termos do RQS 247, do Senador Magno Bacelar, de preferência, ficando prejudicado o projeto. A CDIR para redigir o vencido para o turno suplementar.

Em 22/3/93, leitura do Parecer nº 58/93-CDIR (Relator Senador Nabor Júnior), oferecendo a redação do vencido, para o turno suplementar.

Em 13/5/93, é dado como definitivamente adotado o Substitutivo.

A Câmara dos Deputados com o OF/SH nº. 334 / 18 / 5 / 93

SH/Nº 334

Em 18 de maio de 1993

Senhor Primeiro-Secretário

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à revisão da Câmara dos Deputados, nos termos do art. 65 da Constituição Federal, o Projeto de Lei do Senado nº 230, de 1991, constantes dos autógrafos em anexo, que "dispõe sobre a utilização de gás natural em veículos automotivos e dá outras providências".

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência protestos de estima e consideração.

PRIMEIRA SECRETARIA

Em 18/05/93 Ao Senhor
Secretário-Geral da Mesa

Deputado WILSON CAMPOS

Primeiro Secretário


SENADOR CARLOS PATROCÍNIO

Primeiro Secretário, em exercício

A Sua Excelência o Senhor

Deputado WILSON CAMPOS

DD. Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados

jv/.

PROJETO DE LEI Nº 1.315, DE 1988

(Do Sr. Vivaldo Barbosa)

Dispõe sobre o uso de biogás como combustível alternativo nas frotas de táxis.

(ÀS COMISSÕES DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO; DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA, COMUNICAÇÃO E INFORMÁTICA; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES, DESENVOLVIMENTO URBANO E INTERIOR; E DE MINAS E ENERGIA - ART. 24, II)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica autorizado aos taxistas procederem à adaptação dos motores de seus táxis para o sistema de consumo do biogás como combustível alternativo.

Parágrafo Único. Considera-se taxistas para os efeitos do caput deste artigo, os proprietários de táxis devidamente sindicalizados e licenciados pelos órgãos competentes nos termos da legislação em vigor.

Art. 2º Cabe aos órgãos públicos competentes, baixar a regulamentação da presente lei com vistas à efetiva implantação do disposto nesta lei.

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

Justificação

Com a vertiginosa escalada da espiral inflacionária que acarreta sistemáticos aumentos dos preços dos combustíveis convencionais, a categoria dos taxistas está submetida a injustificável sofrimento, posto que é obrigada a, constantemente, pleitear reajuste das tarifas, sujeitos à morosidade burocrática que lhes resulta prejuízos econômicos.

(Republica-se em virtude de novo despacho do Sr. Presidente)

Ademais, o próprio reajuste das tarifas como compensação pelo aumento dos combustíveis traduz-se em medida ineficaz para solução do impasse antes referido, pois os aumentos acabam por espantar-lhes a freguesia. É preciso ressaltar, ainda, que a utilização de biogás representará menor consumo de petróleo e, conseqüentemente, economia de divisas para o País.

Urge, finalmente, que se lhes garanta o combustível com baixo custo e preço estável, a fim de que possam exercer seu ofício com dignidade.

Sala das Sessões, de dezembro de 1988.
Deputado Vivaldo Barbosa.

Não é o caso de dispensação. Considerando a diversidade de critérios na distribuição, decidiu:
a) incluir-se a Comissão de Minas e Energia no despacho do PL-1315/88; b) imprimir-se o rito conclusivo à matéria (RI, art. 24, II c/c art. 19, IV, "c" do Ato da Mesa nº 177/89. Em 20/09/91

COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA

Presidente

REQUERIMENTO

(Do Sr. Sérgio Brito)

Requer a desapensação do Projeto de Lei nº 82, de 1991.

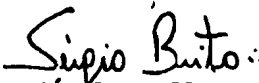
Senhor Presidente:

Requeiro a V. Exa., com fundamento no disposto no art. 114, inciso IV, do Regimento Interno, autorizar providências para a desapensação do Projeto de Lei nº 82, de 1991, que foi apensado ao Projeto de Lei nº 1.315, de 1988, em 17 de junho de 1991, em deferimento a solicitação da Comissão de Ciência e Tecnologia, Comunicação e Informática.

Duas razões maiores motivam este pleito:

- (1) o fato indiscutível de o Projeto apensado ser mais abrangente e tratar de aspectos da política energética no que se refere ao segmento do gás natural e de outros gases combustíveis;
- (2) o fato de o Projeto de Lei nº 1.315, de 1988, não ter tramitação prevista na Comissão de Minas e Energia, à qual está afeto o trato da questão da política energética, nos termos do art. 32, inciso IX, letra "a", do Regimento Interno.

Sala das Sessões, em 31 de julho de 1991.


Deputado SÉRGIO BRITO

Presidente

Deiro. Publique-se.

Em 17/06/91.

COMISSÃO DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA, COMUNICAÇÃO E INFORMÁTICA


Presidente

OFÍCIO P Nº 159/91

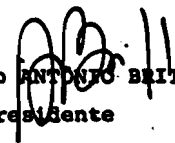
Brasília, 06 de junho de 1991

Senhor Presidente:

Solicito a Vossa Excelência a apensação do PL 82/91, de autoria do Deputado JOSÉ MAURÍCIO, ao PL 1.315/88, de

autoria do Deputado VIVALDO BARBOSA, por versarem sobre matéria análoga.

Na oportunidade, reitero os meus protestos de elevada consideração e apreço.


Deputado ANTÔNIO BRITO
Presidente

Exm^o Sr.

Deputado IBSEN PINHEIRO

MD. Presidente da Câmara dos Deputados

N E S T A

PROJETO DE LEI Nº 082, DE 1.991
(DO SR. JOSÉ MAURÍCIO)

Autoriza o uso de gás metano, nos veículos que especifica, define critérios de distribuição de gases para todo tipo de consumidores e dá outras providências.

(ÀS COMISSÕES DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO(ADM);
DE MINAS E ENERGIA; E DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO -
- ART.24, II)

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

ART. 1º - É permitida a conversão, fabricação e circulação, no território nacional, de veículos rodoviários automotores, movidos a gás natural ou a biogás, destinados ao transporte coletivo de passageiros, de carga, bem como aos táxis e veículos oficiais, consoante o prescrito no § 2º do art. 25 da Constituição Federal.

ART. 2º - As alterações das características dos motores e dos veículos, de modo a permitir a utilização de gás metano, ficam sujeitas à prévia autorização do órgão de trânsito estadual.

ART. 3º - O Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO fica responsável pela fiscalização dos fabricantes de equipamentos e das empresas executoras dos serviços, de conversão, no que tange ao cumprimento de normas técnicas.

ART. 4º - Fica assegurado aos Estados diretamente e ou mediante concessão à empresas públicas estaduais, a exclusividade de distribuição e comercialização dos combustíveis de que trata o caput do art. 1º, especialmente às indústrias neles instaladas e as que vierem a se instalar.

ART. 5º - É da competência exclusiva do Estado produtor de gás natural, e ou da Estatal concessionária local determinar a quantidade de gás ao atendimento atual e futuro necessário ao seu desenvolvimento industrial, econômico e social, observada a capacidade de produção da Petrobrás, bem como estabelecer os locais ao longo dos gasodutos em que receberá o gás.

ART. 6º - Ficam revogados os contratos pré-existent entre os Estados produtores, Estados consumidores, e as Empresas estatais, demais consumidores e a Petrobrás, referente ao suprimento e os serviços de distribuição de gás natural, bem como qualquer contrato que contrarie o disposto nesta Lei.

ART. 7º - O Poder Executivo regulamentará observando o disposto nesta lei, no prazo de 45 dias de sua publicação.

ART. 8º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

ART. 9º - Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICACÃO

Com o advento da crise do Golfo e a pre-existente mundial do petróleo, nos últimos anos, deparamos com o desafio de procurar

fontes energéticas alternativas e capazes de atender o desenvolvimento, a independência e a soberania do nosso país.

A preocupação da sociedade com a matriz energética, principalmente com um combustível alternativo para uso automotivo e industrial tem encontrado ressonância no Congresso Nacional, haja visto, que tramitam vários projetos tratando do assunto numa sequência ao texto fixado no Art. 25 do arcabouço Constitucional, que fixou norma transparente assegurando aos Estados produtores, a abrangência na exclusiva distribuição do gás canalizado, ao consumo residencial comercial, industrial e já agora, de forma insofismável aos veículos automotores, mormente os de massa e de carga.

A necessidade de termos combustíveis alternativos para nossos veículos surge principalmente quando acompanhamos uma grave crise no abastecimento do álcool hidratado combustível. Filas enormes nos postos de combustíveis, passaram a fazer parte do cotidiano, principalmente das grandes cidades.

O "PROALCOOL", instituído como solução para a crise do petróleo em poucos anos revelou-se ineficaz, reite-se, sobretudo, por falta de vontade política.

Os milhares de proprietários de veículos à álcool, veículos estes convertidos ou adquiridos através de fortes incentivos governamentais - Quem não se lembra do slogan "Carro Álcool - um dia você ainda vai ter um" - ficaram a mercê dos interesses dos usineiros, seduzidos pelas altas cotações internacionais do açúcar e sem quaisquer apoio do governo. *///*

As razões do insucesso do PROALCOOL não foram debatidas. Em nenhum momento questionou-se vulnerabilidade de um modelo energético baseado na dependência de praticamente um único combustível.

O álcool como combustível automotor de um dia para o outro assumiu o papel de vilão.

A redução do teor de álcool anidro na gasolina, a adição de gasolina ao álcool hidratado e a importação de metanol foram as primeiras medidas adotadas.

A solução porém, vista pelo governo como eficaz foi o incentivo à volta dos veículos a gasolina que alguns anos antes era o grande problema nacional voltava a ser o combustível ideal.

A indústria automobilística adaptou sua escala de produção reduzindo drasticamente a oferta de carros à álcool.

Quando tudo parecia ter se solucionado surge uma nova crise.

O IRAQUE INVADE O KUWAIT.

Surge a ameaça de uma guerra no Golfo Pérsico.

Os preços internacionais do Petróleo voltam a elevar-se.

E o Brasil o que faz?

Reabilita o PROALCOOL. O presidente vem aos jornais falar em implementar no nordeste do País projeto de incentivo ao PROALCOOL.

Está na hora de se começar a tratar o assunto com a devida seriedade e abandonar-se de vez a habitual prática da adoção de medidas paliativas.

Não podemos adotar uma política energética que fique na dependência de fatores imprevisíveis.

Urge que se estabeleça para o setor energético uma política clara e objetiva, de médio e longo prazo, voltada para a otimização do balanceamento das fontes energéticas disponíveis e aos reais interesses do País e da sociedade e não para os interesses de grupos poderosos, como vem sendo feito até hoje, mormente, em relação aos usineiros.

O leque de combustíveis de uso automotivo deve contemplar uma gama de opções de modo a permitir adequar a demanda à capacidade de produção nacional, diminuir a nossa dependência não só de produtores internacionais como de grupos nacionais cartorizados e reduzir o impacto provocado por fatores aleatórios.

Não devemos descartar o álcool, tão pouco abandonarmos a gasolina, devemos sim incluir novas opções energéticas e procurar estabelecer modelos regionais, criteriosos, de participação destes combustíveis, baseado na oferta e demanda.

A utilização de gás metano, seja através do gás natural ou de biogás, destaca-se pela sua importância política, social e ecológica.

É importante salientar que vem se verificando nos últimos anos um acentuado aumento das reservas nacionais e da produção de gás natural, associado ou não ao petróleo. Lamentavelmente, esse in-

cremento não tem sido acompanhado por uma política definida de aproveitamento, resultado na queima diária de grandes quantidades de gás natural, desperdício inconcebível nos dias de hoje, em qualquer parte do mundo e principalmente num país com os problemas que ainda enfrenta o Brasil.

Verifica-se ainda, significativo crescimento de projetos de produção e aproveitamento de biogás, combustível constituído basicamente de metano, o qual depois de purificado é semelhante ao gás natural e cuja produção prescinde de contratação de tecnologia estrangeira e os equipamentos e maquinarias utilizados são, em sua quase totalidade de origem nacional e sem qualquer sofisticação. Além disso os projetos ligados a produção de biogás são de curta maturação, menos de 2 anos, de pequeno porte e abrangendo setores amplamente disseminados em todo território nacional.

Aspecto altamente positivo da adoção de gás metano é a proteção ambiental. Sua queima é praticamente completa e isenta de fuligem e resíduos de monóxido de carbono e compostos de enxofre. A produção de biogás por resultar da fermentação controlada da matéria orgânica contida no lixo, esgoto, resíduos agrícolas e animais, rejeitos industriais e vinhoto, lançados em aterros e aos rios, contribui para reduzir a poluição da água, do ar e dos lençóis subterrâneos.

A utilização de gás natural vem sendo há algum tempo verificada em vários países, como EUA, Alemanha, Canadá, Inglaterra, Holanda, Irã, Itália, França, Suíça, Suécia, Nova Zelândia, Argentina, dentre outros.

Circulam atualmente na Itália mais de 250.000 veículos movidos a gás metano e nos Estados Unidos este número ultrapassa a 30.000. Na Argentina, país com características culturais bastante semelhantes à nossa, o gás natural é o combustível responsável pelo abastecimento de cerca de 80% dos veículos que compõem a sua frota de taxis.

No Brasil experiências significativas vêm sendo realizadas com sucesso nos últimos 6 anos. Projetos de utilização de gás natural e biogás em ônibus, taxis e veículos de frotas cativas, de passageiros e de carga, de empresas públicas e privadas foram implantados em vários estados.

No Rio de Janeiro cerca de 60 taxis e 150 veículos pesados de transporte de carga já estão circulando atualmente com gás metano. O estado de São Paulo conta atualmente com aproximadamente 60 automóveis rodando com biogás. Nos estados das regiões Norte e Nordeste do País experiências semelhantes vêm sendo realizadas em fro-
tas cativas de empresas públicas e de taxis.

Os aspectos técnicos, de segurança e operacionais relativos à conversão de veículos e ao abastecimento estão satisfatoriamente equacionados pela comunidade técnica e científica internacional e brasileira, ultrapassada a fase amadorística e experimental.

Normas técnicas internacionais, para projeto, montagem, operação e manutenção de postos de abastecimento de gás metano para uso automotivo e de equipamentos de conversão de veículos estão disponíveis e normas técnicas nacionais estão em fase final de elaboração pela Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

Os dispositivos instalados nos veículos de modo a permitir a utilização de gás metano, chamados Kit's de conversão, foram projetados e são fabricados segundo as peculiaridades do trânsito dos grandes centros e de rodovias de alta velocidade e fluxo de veículos. Os cilindros de armazenagem de gás são construídos com paredes de espessura adequada e são dotados de válvulas de segurança capazes de impedir aumento de pressão no interior do cilindro, além dos limites de segurança bem como de interromper o fluxo de saída de gás em caso de um eventual rompimento da tubulação que conduz o gás até o motor dos veículos.

O parque industrial nacional já dispõe da necessária tecnologia e está apenas no aguardo da regulamentação do uso de gás natural para veículos automotores de passageiros e de carga para adequar sua capacidade de produção a níveis mais elevados de demanda.

No que tange, a autonomia dos veículos e ao prazo necessário para implantação de uma adequada rede de abastecimento de gás metano, cumprido ou liquefeito é importante mencionar que os veículos convertidos poderão trabalhar alternativamente com os combustíveis originais operando desse modo os motores ciclo-otto com metano, ou com álcool/gasolina e os motores ciclo-diesel com mistura diesel-metano ou apenas diesel.

Quanto ao pleito de alguns segmentos da sociedade, quanto ao uso de GLP como combustível automotiz, é importante mencionar que isto implicaria em aumento considerável de importação de GLP.

Tal estratégia além de agravar o já sério problema de evasão de divisas viria perpetuar a nossa dependência internacional se levarmos em conta o número reduzido de fornecedores - 80% da Arábia Saudita configurando-se em tema de segurança nacional.

Não obstante o esforço técnico que vêm efetuando as refinarias nacionais no sentido de maximizar a produção de GLP, o acentuado aumento de consumo destes energéticos tem obrigado o País a recorrer à importação.

Em virtude do elevado subsídio ao GLP, ainda em vigor , o uso automotivo deste insumo, implicaria em ônus para a nossa população já tão sobrecarregada de impostos, acarretando um custo social inconcebível num País com problemas sociais como o nosso, mesmo que seja contemplada a adoção de tarifas diferenciadas para o GLP de uso doméstico e para o GLP automotivo, uma vez que a fiscalização seria de difícil operacionalidade.

Outro aspecto de relevante importância na utilização automotiva de GLP é a questão de segurança.

Os vasilhames em que são armazenados o GLP - Botijões - foram projetados e são fabricados segundo normas técnicas estabelecidas em função do seu uso residencial, comercial e industrial. Para que o GLP pudesse vir a ser utilizado em veículos de transporte de passageiros ou de carga, rodando nas vias públicas e submetidas às condições de tráfego das grandes cidades e rodovias do País - onde se verifica o mais alto índice mundial de acidentes de trânsito seria imperioso a adoção de vasilhames especiais projetados segundo normas técnicas rigorosas, e submetidas a intensivos testes para aprovação.

Vale ressaltar que não se dispõe de normas internacionais de reconhecimento notoriedade que regulamentem o assunto, vez que não se tem conhecimento da adoção de GLP como combustível em veículos de transporte de passageiros ou de carga em vias públicas em países tecnologicamente desenvolvidos.

Mesmo que normas específicas sejam estabelecidas e aprovadas - o que demandaria tempo considerável - persistiria a prática

da utilização indevida dos atuais botijões em razão da diferença de custo de fabricação destes recipientes, sendo necessário portanto instituir sistema rigoroso de fiscalização, o que sabemos ser na prática de difícil execução.

Como o GLP é um gás mais pesado que o ar, em caso de vazamento seja por falha no equipamento seja por danos decorrentes de um acidente, este ficaria retido nas camadas mais baixas da superfície acarretando perigo de explosão, incêndio ou sufocamento, pondo em risco a vida não só dos passageiros do veículo como daqueles que estiverem nas proximidades.

A experiência da utilização do GLP em empilhadeiras, carregadeira e tratores não deve ser parâmetro para utilização em veículos de passageiros e utilitários vez que estes equipamentos são utilizados em áreas restritas, de pequeno fluxo de viaturas e pedestres, com vias de circulação definidas, áreas reduzidas e sujeitas a normas de segurança rigorosas onde a fiscalização é operacionalmente viável.

Não pode ser encarado como justificativa para a regulamentação do uso de GLP em veículos o grande número de veículos adaptados para este combustível, circulando pelos grandes centros apesar da proibição do CONTRAM, pois deve-se coibir o não cumprimento de leis e regulamentações e não abrir as leis e regulamentação não cumpridas.

Quanto a ausência de registros significativos de acidentes decorridos do uso indevido deste combustível não significa comprovação da segurança de sua utilização pois a carência de registros de ocorrência não significa a falta de acidentes, principalmente se for levado em conta que a ilegalidade gera encobrimento. Além disso, em engenharia a não ocorrência de acidentes não é considerada como parâmetro técnico. As normas técnicas são estabelecidas por análise de possibilidade de falhas em condições específicas de uso.

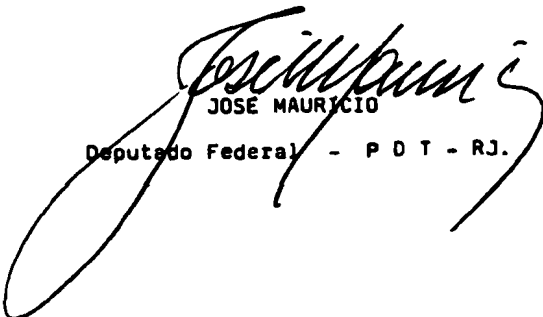
Ademais, o uso generalizado do Biogás em todo o território nacional não só nos trará um combustível de fácil exploração, como também de custo barato, sem contar que construiremos condições ambientais e ecológicas mais ajustáveis a saúde e a vida de nosso povo.

Na salvaguarda dos nossos interesses urge, por outro lado, assegurar aos Estados produtores o atendimento do seu peculiar interesse e legítimo direito de usar, gozar e usufruir de seus recursos

minerais e neste caso, não renováveis, inferindo-se consagrar-lhe e reiterar-lhe competências constitucionais de forma transparente e indiscutíveis.

Cabe-nos por derradeiro na busca de novas alternativas energéticas atender ao desafio do mundo contemporâneo, para tanto é o presente Projeto atendendo a reiterados anseios de nossa sociedade que clama desusadamente pelo uso do gás natural, riqueza nossa e que deve ser por nós explorada, distribuída com exclusividade pelo Estado produtores, gosando em sua plenitude no consumo domiciliar, comercial, industrial e automotivo, tudo com vistas a melhorar de qualidade a vida de nossa população e a emancipação nacional.

Sala das Sessões, em 24/2 1991


JOSE MAURICIO

Deputado Federal - P D T - RJ.

LEGISLAÇÃO CITADA, ANEXADA PELA COORDENAÇÃO
DAS COMISSÕES PERMANENTES



CONSTITUIÇÃO

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

1988

.....
Título III

.....
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO
.....

Capítulo III
DOS ESTADOS FEDERADOS

Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.

§ 1º São reservadas aos Estados as competências que não lhes sejam vedadas por esta Constituição.

§ 2º Cabe aos Estados explorar diretamente, ou mediante concessão a empresa estatal, com exclusividade de distribuição, os serviços locais de gás canalizado.

.....

.....

PROJETO DE LEI Nº 730, DE 1991

(Do Sr. João Mendes)

Dispõe sobre a utilização de gás natural em táxis
e dá outras providências.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 82, de 1991)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica autorizado o uso de gás natural em táxis nos municípios onde haja disponibilidade desse energético.

§ 1º A disponibilidade deve levar em conta a seguinte ordem de prioridade para fornecimento:

I - Uso em cocção;

II - Uso em transporte coletivo e de carga;

III - Uso em táxis.

§ 2º Somente veículos com menos de cinco anos de fabricação podem ser autorizados a fazer a conversão para uso de gás natural.

Art. 2º O suprimento de gás natural a táxis deve ser realizado por empresas especializadas na sua distribuição que operem estações de abastecimento a ônibus e a veículos pesados de carga no mesmo município, através de cooperativas.

Art. 3º O preço a ser fixado para a comercialização do gás natural para uso em táxis deve ser o mesmo cobrado para uso em ônibus.

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

Art. 5º Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

A Constituição confere competência privativa à União para legislar sobre assuntos de energia, -conforme o art. 22, inciso IV, assim como estabelece, no caso específico dos combustíveis de petróleo, que a lei ordenará sua venda e revenda (art. 238), juntamente com outros tipos de combustíveis.

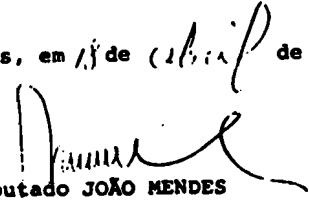
O gás natural ocupa, no rol dos combustíveis disponíveis no País, posição de destaque face ao baixo nível da poluição decorrente de sua queima, que o torna altamente desejado para consumo nos grandes centros, e face a sua disponibilidade, de acordo com informações da Petrobrás.

A dificuldade da sua utilização decorre da necessidade de compressão especial em instalações de alto custo. Trata-se de instalações altamente especializadas que exigem volumes compatíveis com o alto custo do investimento. Nesse sentido, o uso do gás natural em táxis favorecerá sua aplicabilidade como combustível veicular em ônibus e em veículos de carga, pois usará as mesmas instalações para abastecimento, em horários de trabalho compatíveis.

A aprovação deste Projeto de Lei permitirá fornecer serviços de transporte individual emergencial às classes de menor renda com menor custo, melhorará as condições de qualidade do ar nos grandes centros e ampliará a demanda de um energético disponível no País.

Por ser meritório, necessário e oportuno, espera-se contar com o apoio dos ilustres Pares do Congresso Nacional para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 18 de *abril* de 1.991


Deputado JOÃO MENDES

LEGISLAÇÃO CITADA. ANEXADA PELA COORDENAÇÃO
DAS COMISSÕES PERMANENTES



CONSTITUIÇÃO
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

1988

Título III

DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

Capítulo II
DA UNIÃO

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

IV — águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;

Título IX

DAS DISPOSIÇÕES
CONSTITUCIONAIS GERAIS

Art. 238. A lei ordenará a venda e revenda de combustíveis de petróleo, álcool carburante e outros combustíveis derivados de matérias-primas renováveis, respeitados os princípios desta Constituição.

PROJETO DE LEI Nº 1.234, DE 1991
(Do Sr. Wilson Campos)

Dispõe sobre o uso de gás natural pelos táxis.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 1.315, DE 1988).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Artigo Único É permitido o uso de gás natural pelos táxis, em substituição a outros combustíveis, com as adaptações necessárias do motor.

J U S T I F I C A Ç Ã O

Deve-se assinalar, inicialmente, que o gás natural difere, quanto à segurança, do gás liquefeito de petróleo, perigosamente usado pelos motoristas, com a vantagem, sobre o diesel, de

reduzir a poluição provocada pela emissão de tóxicos na sua queima, minimizado esse efeito de setenta a noventa por cento.

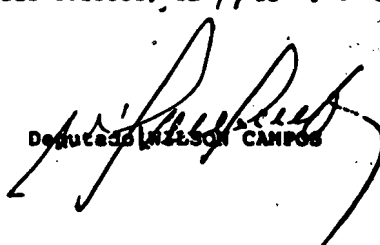
Cabe lembrar que, na Argentina, há trinta e cinco mil táxis rodando com gás natural, igualmente utilizado pelos carros particulares, número que, na Itália, chega a duzentos e cinquenta mil automóveis.

No Brasil mesmo, várias frotas de ônibus utilizam esse combustível, com resultado apreciável na redução das tarifas dos transportes coletivos.

Por outro lado, torna-se imprescindível reduzir o consumo de combustíveis importados, considerando, principalmente, que a produção brasileira petrolífera não atende a mais de metade da demanda interna.

Assim, a vantagem não será apenas dos taxistas, mas saltará, também, na economia de divisas com a importação de petróleo.

Sala das Sessões, em 11 de Maio de 1991


Deputado WILSON CAMPOS

PROJETO DE LEI Nº 1.429, DE 1991

(Do Sr. Antonio Carlos Mendes Thame)

Faculta a utilização de gás como combustível nos veículos automotores de transporte coletivo com capacidade para mais de 20 (vinte) passageiros e dá outras providências.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 1.315, DE 1988).

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica autorizada a utilização de gás combustível nos veículos automotores de transporte coletivo com capacidade para mais de 20 (vinte) passageiros.

Parágrafo único. As conversões dos veículos serão realizadas, por entidades credenciadas pelo Poder Executivo, segundo regulamentação específica.

Art. 22 O Poder Executivo regulamentará esta lei, de forma a garantir a segurança da população e a confiabilidade dos serviços, no prazo de 120 (cento e vinte) dias a contar de sua publicação.

Art. 32 Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 42 Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICACÃO

Considera-se que, no futuro, os veículos automotores preferirão utilizar o gás como combustível, por ser ele econômico e pouco poluente.

Em termos de economia, deve-se destacar que um veículo percorre 25 (vinte e cinco) quilômetros com um quilo de metano, contra apenas 9,5 (nove e meio) quilômetros para um litro de álcool.

A vantagem principal da utilização do gás como combustível, porém, é quanto ao aspecto de poluição do meio ambiente, que tanto preocupa hoje a sociedade. Os veículos movidos a combustíveis convencionais respondem por cerca de 56% dos poluentes lançados na atmosfera, e o gás, composto de hidrocarbonetos em que predomina o metano, reduz em 98% a emissão de carbono, e em até 100% a de enxofre.

Devido a isso, na Itália, pioneira na utilização experimental do gás, já circulam trezentos mil automóveis que o empregam como combustível. No Brasil, entretanto, as experiências são recentes, embora já se tenha difundido a prática do uso experimental do gás combustível nos ônibus. Estima-se que haja um mercado potencial de trinta e três mil veículos para o gás combustível.

O presente projeto de lei, portanto, ao facultar a utilização do gás combustível nos ônibus, pretende, além das vantagens advindas da redução do preço do transporte, da melhoria instantânea da qualidade do ar, e da economia nos gastos com óleo diesel, fundamental para a diminuição da quantidade de petróleo importada pelo Brasil, constituir-se em um primeiro passo para o futuro esta-

belecimento de uma política de utilização do gás natural, a exemplo de já existentes em outros países, tais como a França, a Itália, os Países Baixos e a Nova Zelândia.

Sala das Sessões, em 28 de junho de 1991.



Deputado ANTONIO CARLOS MENDES THAME

PROJETO DE LEI Nº 1478, DE 1991
(Do Sr. José Carlos Coutinho)

Autoriza o uso de gás como combustível para táxis.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 1.315, DE 1988).

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

- Art. 1º - É autorizada a utilização de gás liquefeito de petróleo como combustível de veículo automotor destinado ao transporte de passageiros.
- Art. 2º - A conversão dos motores e a segurança dos veículos referidos no artigo anterior serão devidamente comprovadas e autorizadas pelo órgão indicado no regulamento.
- Art. 3º - O Poder Executivo regulamentará o disposto nesta lei no prazo de noventa dias de sua publicação.
- Art. 4º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.
- Art. 5º - Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICACAO

O problema dos motoristas de táxi, neste País, é dos mais graves. O alto custo do preço do álcool hidratado e da gasolina gera um aumento de tarifas; por seu turno, esse aumento faz com que diminua o número de usuários, e estamos diante de um círculo vicioso, que o projeto em tela procura romper oferecendo a possibilidade de utilização do gás liquefeito de petróleo como combustível.

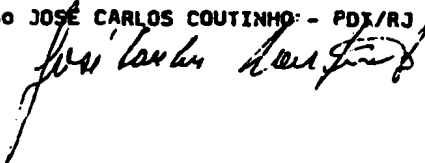
O uso do gás tem sido proibido por questões puramente de política governamental devido ao subsídio que esse produto recebe. Em si mesmo é combustível dos mais seguros tanto

que, em ambientes fechados, somente ele é recomendado: uso de carregadeiras em depósitos, por exemplo.

Creio que a medida ora constante do projeto é uma forma de evitar que esse segmento da economia brasileira continue a ter prejuízos.

Sala das Sessões em, 6 de agosto de 1991

Deputado JOSÉ CARLOS COUTINHO - PDI/RJ



PROJETO DE LEI Nº 1.634, DE 1991

(Do Sr. José Carlos Coutinho)

Dispõe sobre uso de gás natural em veículos de carga e utilitários.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 1.315, DE 1988)

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

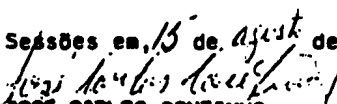
- Art. 1º - Fica permitido o uso de gás natural como combustível, em veículos de carga, caminhões, caminhonetes e utilitários.
- Art. 2º - O Ministério Público regulamentará esta lei, dentro das minúcias técnicas exigíveis e sua praticidade, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias.
- Art. 3º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.
- Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário.

J U S T I F I C A Ç Ã O

Considerando que o uso do gás natural tem sido comprovadamente utilizado com satisfatório aproveitamento em ônibus que trafegam em grandes centros; notadamente São Paulo, e ainda que o gás natural é muito menos poluente que o diesel e bem mais barato, entendemos de fazer esta proposição afim de que o assunto receba contribuição apreciável de estudos das repartições competentes que instruirão comissões técnicas no sentido do aperfeiçoamento da matéria.

Sala das Sessões em, 15 de agosto de 1991

Deputado JOSÉ CARLOS COUTINHO



PROJETO DE LEI Nº 1.843, DE 1991

(DO SR. CARLOS LUPI)



Dispõe sobre o uso do gás natural ou biogás em veículos automotores e dá outras providências.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 1.315, DE 1988).

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - É permitida a fabricação, conversão e circulação, no Território Nacional, de veículos automotores movidos a gás natural ou biogás, destinados ao transporte de passageiros e de carga, obedecidas as disposições desta Lei.

Art. 2º - A produção e a conversão de veículos automotores movidos a gás natural ou biogás são condicionadas a prévia disponibilidade do combustível.

Art. 3º - A utilização de gás natural ou biogás em veículos automotores obedecerá a seguinte ordem de prioridades:

- I- Veículos de transporte público coletivo urbano e passageiros (ônibus);
- II- Veículos de transporte público individual de passageiros (táxis);
- III- Veículos do serviço público;
- IV- Veículos de transporte urbano e intermunicipal de carga;
- V- Veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros e de carga;
- VI- Veículos de uso industrial;
- VII- Veículos de transporte individual de passageiros.

Art. 4º - O preço do metro cúbico do gás natural ou biogás ao consumidor será fixado pelo Poder Executivo, obedecidos os seguintes parâmetros:

- I- Para os veículos de transporte público coletivo urbano de passageiros, não excedente a 75%

(setenta e cinco por cento) do preço do litro de óleo diesel, incluindo os impostos.

II- Para os demais veículos:

a) Em se tratando de automóveis, utilitários e veículos comerciais leves, com peso bruto total de até 2.800 Kg (dois mil e oitocentos quilogramas), não excedente a 75% (setenta e cinco por cento) do preço da gasolina comercial, incluindo os impostos.

b) Em se tratando de veículos de passageiros e de carga, com peso bruto total superior a 2.800 Kg (dois mil e oitocentos quilogramas), e de veículos de uso industrial, não excedente a 75% (setenta e cinco por cento) do preço do óleo diesel comercial, incluindo os impostos.

Art. 5º- Os financiamentos dos veículos de transporte coletivo urbano de que trata esta Lei, terão tratamento prioritário pelo Sistema Financeiro Nacional, em relação aos investimentos no setor, sendo o piso da operação fixado em 90% (noventa por cento) do valor da compra nos primeiros 5 (cinco) anos a partir da entrada em vigor desta lei, reduzindo-se esse percentual para 60% (sessenta por cento) a partir do sexto ano de vigor da mesma.

Art. 6º- Os programas e projetos relativos ao setor de transportes urbanos que objetivarem a ampliação e a renovação da frota nacional de ônibus urbanos, contemplarão, prioritariamente, nas localidades onde há disponibilidade do combustível a que se refere o art. 2º, a aquisição ou a adoção de veículos movidos a gás natural ou biogás.

Art. 7º- A conversão de motores para uso exclusivo ou parcial de gás natural ou biogás, somente poderá ser feita por empresa credenciada pelo órgão de trânsito local, segundo critérios estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, ouvido o Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO.

Art. 8º- O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa) dias a partir de sua publicação, especialmente quanto à definição da disponibilidade e nos modos de distribuição do gás natural ou biogás, e as normas de conversão dos veículos automotores.

Art. 9º- Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 10- Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

O transporte de carga e de passageiros, no Brasil, é feito, preponderantemente, por meio do segmento rodoviário, no qual, por consequência, é consumida parcela significativa dos combustíveis utilizados no país.

No decorrer das últimas décadas, além do crescimento do consumo global de combustíveis oriundo do desenvolvimento experimentado pelo Brasil no período, ocorreram mudanças substanciais no perfil desse consumo.

Na década de 60, a gasolina exercia papel predominante no segmento rodoviário, cerca de 70% (setenta por cento) dos veículos comerciais pesados e quase a totalidade dos automóveis e veículos comerciais leves operavam com esse combustível.

Na década de 70, quando a crise do petróleo demonstrou a vulnerabilidade dos países que não possuíam auto-suficiência energética, teve início entre nós um grande esforço no sentido de aumentar a produção interna de petróleo e de encontrar outras fontes de energia, preferivelmente de caráter renovável, bem como de racionalizar o uso dos combustíveis mediante o emprego de veículos mais eficientes.

Sem sombra de dúvida, obteve-se razoável sucesso nesse campo. A produção interna de petróleo elevou-se de 172.000 barris/dia em 1973 para cerca de 600.000 barris/dia em 1988. Foi criado o Pró-álcool. Os veículos tornaram-se mais econômicos e o transporte de carga e coletivo de passageiros, buscando maior eficiência energética e melhor rentabilidade, passou a fazer-se quase exclusivamente, por veículos a diesel.

A falta de definição de uma política energética clara e objetiva, de médio e longo prazos, contudo, causou as distorções que hoje o país vive, em termos de produção e demanda de combustíveis.

Há um excedente de gasolina, exportado muitas vezes, a preços gravosos; um consumo de diesel que se iguala, praticamente à produção, exigindo com certa frequência importação do produto para a manutenção de um estoque mínimo de segurança; e um consumo de álcool hidratado superior à produção, o que tem forçado as autoridades governamentais do setor energético a adotarem uma série de medidas no sentido de evitar o desabastecimento generalizado do mercado, tais como a redução do teor de álcool anidro na gasolina, a adição da gasolina no álcool hidratado e mais recentemente a importação de metanol para mistura com o álcool.

Nos segmentos do transporte de carga e do transporte coletivo de passageiros, a opção brasileira pelo uso de veículos a diesel não causa estranheza, visto ser uma tendência internacional, justificada pela maior eficiência energética desse tipo de veículo.

Todavia, cumpre adotar, desde já, medidas que visem

contrabalaçar a demanda de diesel com sua produção. O caminho, certamente, não é a volta da utilização de veículos a gasolina para essa modalidade de transporte, nem tampouco o emprego de veículos a álcool, uma vez que ambas as alternativas seriam inviáveis do ponto de vista econômico, devido ao maior consumo desses veículos. As opções que contam com o respaldo dos especialistas são a intensificação dos esforços da Petrobrás para modificar o perfil do refino, de modo a obter-se maior quantidade de diesel por barril de petróleo, e a utilização do gás natural.

O Plano Nacional de Gás Natural, criado pela Resolução CNE nº 01, de 24 de junho de 1987, prevê a substituição do diesel consumido em ônibus urbanos, interurbanos, frotas cativas de serviços públicos e veículos de carga nas áreas onde já há disponibilidade de gás natural e que são servidas por sistemas de gasodutos. O plano contempla uma substituição de até 60.000 BEP (Barris Equivalentes de Petróleo) em 1996.

As metas desse Plano são consideradas ambiciosas por alguns especialistas. Todavia, se compararmos a frota de ônibus urbanos existentes nas cidades brasileiras que possuem condições para distribuição do gás natural, constataremos que a realidade do programa está, de fato, aquém das suas verdadeiras potencialidades.

A indústria nacional vem pesquisando o uso do gás natural desde o início da década passada. Após milhões de quilômetros rodados em testes de aplicação prática no transporte de passageiros, são disponíveis, na linha de produção da Indústria Automobilística, ônibus urbanos movidos a gás natural com as mesmas condições de garantias dos veículos convencionais a diesel.

A tecnologia para conversão de motores do ciclo Otto é, igualmente, dominada por empresas do ramo, podendo ser rapidamente colocada à disposição dos usuários.

As condições básicas, pois, já estão disponíveis. Falta, tão somente, a decisão política de viabilizar o programa. Impõe-se, agora, sinalizar a todos os segmentos interessados que sua implementação é realmente prioritária para o governo.

Lamentavelmente, as últimas medidas adotadas parecem indicar justamente o contrário. Portaria do Conselho Nacional de Petróleo, de junho de 1989 (Portaria CNP/DIPRE nº 69/69), estabeleceu que o preço de venda ao consumidor de um metro cúbico de gás natural deve corresponder a 79,16% (setenta e nove vírgula dezesseis por cento) do preço de venda do litro de óleo diesel. Ora, se somarmos ao preço do gás o Imposto Municipal Sobre Vendas a Varejo (IVV) e o Imposto Sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS), veremos que o preço do gás natural equivalerá a cerca de 95% (noventa e cinco por cento) do preço do óleo diesel, o que inviabiliza o seu uso, tendo em vista que o consumo do veículo a gás é superior em até 10% (dez por cento) ao do veículo movido a diesel.

Por outro lado, os estudos e experiências já realizados indicam como preço máximo do gás natural comprimido para manutenção da atratividade da utilização desse combustível, um valor igual a 75% (setenta e cinco por cento) do preço comercial do óleo diesel, se incluídos todos os impostos. De fato, esse valor constitui-se no "Break Even Point" para as empresas de ônibus investirem num programa de utilização do gás natural em suas frotas. Torna-se evidente, todavia, a necessidade de se manter a margem de distribuição das companhias distribuidoras de gás natural automotivo, de modo a também manter a atratividade dessa atividade comercial.

O gás natural como é sabido, apresenta características que favorecem sua utilização como combustível.

Os seus tanques de armazenamento são de alta resistência, que para serem comercializados e utilizados, são submetidos a testes rigorosos segundo normas fixadas internacionalmente.

Outra feição positiva do gás natural utilizado como combustível em veículos automotores é a queima isenta de fuligem e de compostos de enxofre.

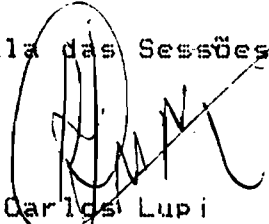
A despeito das reconhecidas vantagens de sua utilização, as indefinições quanto ao preço e a falta de um programa governamental de incentivo ao emprego desse combustível alternativo fizeram com que os empresários do setor de transporte de passageiros não se motivassem a substituir o combustível convencional.

Para que o programa de substituição vingue, o mercado precisa dispor de financiamentos em condições adequadas, de custos compensadores e, sobretudo, de confiança na política governamental.

O presente projeto de lei consubstancia medidas sérias neste sentido, destinadas a viabilizar a implantação efetiva de um programa de utilização de gás natural em veículos.

Sua aprovação ensejará a melhoria das condições ambientais e uma redução significativa da dependência do combustível importado. Permitirá, ao mesmo tempo, que o País obtenha ganhos importantes pelo aproveitamento econômico rentável de uma atividade industrial, e do desenvolvimento tecnológico, pela redução no consumo do óleo diesel e álcool, e, finalmente, pelo balanceamento das fontes energéticas disponíveis.

Sala das Sessões, 17 de setembro de 1991



Carlos Lupi

Deputado Federal/PDT-RJ

PROJETO DE LEI Nº 3.052, DE 1992
(Da Sra. Raquel Cândido)

Autoriza o uso de gás metano, nos veículos que especifica, define critérios de distribuição de gases para todo tipo de consumidores e dá outras providências.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 1.315, DE 1988).

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

ART. 1º - É permitida a conversão, fabricação e circulação, no território nacional, de veículos rodoviários automotores, movidos a gás natural ou biogás, destinados ao transporte coletivos de passageiros, de carga, bem como aos taxis e veículos oficiais, consoante o prescrito no § 2º do art. 23 da Constituição Federal.

ART. 2º - As alterações das características dos motores e dos veículos, de modo a permitir a utilização de gás metano, ficam sujeitas à prévia autorização do órgão de trânsito estadual.

ART. 3º - O Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO fica responsável pela fiscalização dos fabricantes de equipamentos e das empresas executoras dos serviços de conversão, no que tange ao cumprimento de normas técnicas.

ART. 4º - Fica assegurado aos Estados diretamente e ou mediante concessão à empresas públicas estaduais, a exclusividade de distribuição e comercialização dos combustíveis de que trata o caput do art. 1º, especialmente às indústrias neles instaladas e as que vierem a se instalar.

ART. 5º - É da competência exclusiva do Estado produtor de gás natural, e ou da Estatal concessionária local determinar a quantidade de gás ao atendimento atual e futuro necessário ao seu desenvolvimento industrial, econômico e social, observada a capacidade de produção da Petrobrás, bem como estabelecer os locais ao longo dos gasodutos em que receberá o gás.

ART. 6º - Ficam revogados os contratos pré-existentis entre os Estados produtores, Estados consumidores, e as Empresas estatais, demais consumidores e a Petrobrás, referente ao suprimento e os serviços de distribuição de gás natural, bem como qualquer contrato que contrarie o disposto nesta lei.

ART. 7º - O Poder Executivo regulamentará observando o disposto nesta lei, no prazo de 45 dias de sua publicação.

ART. 8º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

ART. 9º - Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

Com o advento da crise do Golfo e a pré-existente mundial do petróleo, nos últimos anos, deparamos com o desafio de procurar fontes energéticas alternativas e capazes de atender o desenvolvimento, a independência e a soberania do nosso país.

A preocupação da sociedade com a matriz energética, principalmente com um combustível alternativo para uso automotivo e industrial tem encontrado ressonância no Congresso Nacional, haja visto, que tramitam vários projetos tratando do assunto numa sequência ao texto fixado no Art. 25 do arcabouço Constitucional, que fixou norma transparente assegurando aos Estados produtores, a abrangência na exclusiva distribuição do gás canalizado, ao consumo residencial comercial, industrial e já agora, de forma insofismável aos veículos automotores, momento os de massa e carga.

A necessidade de termos combustíveis alternativos para nossos veículos surge principalmente quando acompanhamos uma grave crise no abastecimento do álcool hidratado combustível. Filas enormes nos postos de combustíveis, passaram a fazer parte do cotidiano, principalmente nas grandes cidades.

O "PROALCOOL", instituído como solução para a crise do petróleo em poucos anos revelou-se ineficaz, reitese-se, sobretudo, por falta de vontade política.

Os milhares de proprietários de veículos à álcool, veículos estes convertidos ou adquiridos através de fortes incentivos governamentais - Quem não

se lembra do slogan "Carro à Alcool - um dia você ainda vai ter um" - ficaram a mercê dos interesses dos usineiros, seduzidos pelas altas cotações internacionais do açúcar e sem quaisquer apoio do governo.

As razões do insucesso do PROALCOOL não foram debatidas. Em nenhum momento questionou-se vulnerabilidade de um modelo energético baseado na dependência de praticamente um único combustível.

O álcool como combustível automotor de um dia para o outro assumiu o papel de vilão.

A redução do teor do álcool anidro na gasolina, a adição de gasolina ao álcool hidratado e a importação de metanol foram as primeiras medidas adotadas.

A solução, porém, vista pelo governo como eficaz foi o incentivo à volta dos veículos a gasolina que alguns anos antes era o grande problema nacional voltava a ser o combustível ideal.

A indústria automobilística adaptou sua escala e produção reduzindo drasticamente a oferta de carros à álcool.

Quando tudo parecia ter se solucionado surge uma nova crise.

O IRAQUE INVADE O KWAIT.

Surge a ameaça de uma guerra no Golfo Pérsico.

Os preços internacionais do Petróleo voltam a elevar-se.

E o Brasil o que faz?

Reabilita o PROALCOOL. O presidente vem aos jornais falar em ir implementar no nordeste do País projeto de incentivo ao PROALCOOL.

Está na hora de se começar a tratar o assunto com a devida seriedade e abandonar-se de vez a habitual prática de adoção de medidas paliativas.

Não podemos adotar uma política energética que fique na dependência de fatores imprevisíveis.

Urge que se estabeleça para o setor energético uma política clara e objetiva, de médio e longo prazo, voltada para a otimização do balanceamento das fontes energéticas disponíveis e aos reais interesses do País e da sociedade e não para os interesses de grupos poderosos, como vem sendo feito até hoje, momentaneamente, em relação aos usineiros.

O leque de combustíveis de uso automotivo deve contemplar uma gama de opções de modo a permitir adequar a demanda à capacidade de produção nacional, diminuir a nossa dependência não só de produtores internacionais como de grupos nacionais cartorizados, e reduzir o impacto provocado por fatores aleatórios.

Não devemos descartar o álcool, tão pouco abandonarmos a gasolina, devemos sim incluir novas opções energéticas e procurar estabelecer modelos regionais, criteriosos, de participação destes combustíveis, baseado na oferta e demanda.

A utilização de gás metano, seja através do gás natural ou de biogás, destaca-se pela sua importância política, social e ecológica.

É importante salientar que vem se verificando nos últimos anos um acentuado aumento das reservas nacionais e da produção de gás natural, associado ou não ao petróleo. Lamentavelmente, esse incremento não tem sido acompanhado por uma política definida de aproveitamento, resultado na queima diária de grandes quantidades de gás natural, desperdício inconcebível nos dias de hoje, em qualquer parte do mundo e principalmente num país com os problemas que ainda enfrenta o Brasil.

Verifica-se ainda, significativo crescimento de projetos de produção e aproveitamento de biogás, combustível constituído basicamente de metano, o qual depois de purificado é semelhante ao gás natural e cuja produção prescinde de contratação de tecnologia estrangeira e os equipamentos e maquinarias utilizados são, em sua quase totalidade de origem nacional e sem qualquer sofisticação. Além

dissos, os projetos ligados à produção de biogás são de curta maturação, menos de 2 anos, de pequeno porte e abrangendo setores amplamente disseminados em todo território nacional.

Aspecto altamente positivo da adoção de gás metano é a proteção ambiental. Sua queima é praticamente completa e isenta de fuligem e resíduos de monóxido de carbono e compostos de enxofre. A produção de biogás por resultar da fermentação controlada da matéria orgânica contida no lixo, esgoto, resíduos agrícolas e animais, rejeitos industriais e vinhoto, lançados em aterros e aos rios, contribui para reduzir a poluição da água, do ar e dos lençóis subterrâneos.

A utilidade de gás natural vem sendo há algum tempo verificada em vários países, como EUA, Alemanha, Canadá, Inglaterra, Holanda, Irã, Itália, França, Suíça, Suécia, Nova Zelândia, Argentina, dentre outros.

Circulam atualmente na Itália mais de 250.000 veículos movidos a gás metano e nos Estados Unidos este número ultrapassa a 30.000. Na Argentina, país com características culturais bastante semelhantes às nossas, o gás natural é o combustível responsável pelo abastecimento de cerca de 80% nos veículos que compõem a sua frota de taxis.

No Brasil experiências significativas vêm sendo realizadas com sucesso nos últimos 6 anos. Projetos de utilização de gás natural e biogás em ônibus, taxis e veículo de frota cativas, de passageiros e de carga, de empresas públicas e privadas foram implantados em vários estados.

No Rio de Janeiro cerca de 60 taxis e 150 veículos pesados de transporte de carga já estão circulando atualmente com gás metano. O estado de São Paulo conta atualmente com aproximadamente 60 automóveis rodando com biogás. Nos estados das regiões Norte e Nordeste do País experiências semelhantes vêm sendo realizadas em frotas cativas de empresas públicas e de taxis.

Os aspectos técnicos, de segurança e operacionais relativos à conversão de veículos e ao abastecimento estão satisfatoriamente equacionados pela comunidade técnica e científica internacional e brasileira, ultrapassada a fase amadorística e experimental.

Normas técnicas internacionais para projeto, montagem, operação, manutenção de postos de abastecimento de gás metano para uso automotivo e de equipamentos de conversão de veículos estão disponíveis e normas técnicas nacionais estão na fase final de elaboração pela Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

Os dispositivos instalados nos veículos de modo a permitir a utilização de gás metano, chamados Kits de conversão, foram projetados e são fabricados segundo as peculiaridades do trânsito dos grandes centros e de rodovias de alta velocidade e fluxo de veículo. Os cilindros de armazenagem de gás são construídos com paredes de espessura adequada e são dotados de válvulas de segurança capazes de impedir aumento de pressão no interior do cilindro, além dos limites de segurança bem como de interromper o fluxo de saída de gás em caso de eventual rompimento da tubulação que conduz o gás até o motor dos veículos.

O parque industrial nacional já dispõe da necessária tecnologia e está apenas no aguardo da regulamentação do uso de gás natural para veículos automotores de passageiros e de carga para adequar sua capacidade de produção a níveis mais elevados de demanda.

No que tange, a autonomia dos veículos e ao prazo necessário para implantação de uma adequada rede de abastecimento de gás metano, cumprido o liquefeito é importante mencionar que os veículos convertidos poderão trabalhar alternativamente com os combustíveis originais operando dess modo os motores ciclo-otto com metano, ou com álcool/gasolina e os motores ciclo-diesel com mistura diesel-metano ou apenas diesel.

Quanto ao pleito de alguns segmentos da sociedade, quanto ao uso de GLP como combustível automotiz, é importante mencionar que isto implicaria em aumento considerável de importação de GLP.

Tal estratégia além de agravar o já sério problema de evasão de divisas viria perpetuar a nossa dependência internacional se levarmos em conta o número reduzido de fornecedores - 80% da Arábia Saudita configurando-se em tema de segurança nacional.

Não obstante o esforço técnico que vêm efetuando as refinarias nacionais no sentido de maximizar a produção de GLP, o acentuado aumento de consumo destes energéticos tem obrigado o País a recorrer à importação.

Em virtude do elevado subsídio ao GLP, ainda em vigor, o uso automotivo deste insumo, implicaria em ônus para a nossa população já tão sobrecarregada de impostos, acarretando um custo social inconcebível num País com problemas sociais como o nosso, mesmo que seja contemplada a adoção de tarifas diferenciadas para o GLP de uso doméstico e para o GLP automotivo, uma vez que a fiscalização seria de difícil operacionalidade.

Outro aspecto de relevante importância na utilização automotiva de GLP é a questão de segurança.

Os vasilhames em que são armazenados o GLP - Botijões - foram projetados e são fabricados segundo normas técnicas estabelecidas em função do seu uso residencial, comercial e industrial. Para que o GLP pudesse vir a ser utilizado em veículos de transporte de passageiros ou de carga, rodando nas vias

públicas submetidas às condições de tráfego das grandes cidades e rodovias do País - onde se verifica o mais alto índice mundial de acidentes de trânsito seria imperioso a adoção de vasilhames especiais projetados segundo normas técnicas rigorosas, e submetidas a intensivos testes para aprovação.

Vale ressaltar que não se dispõe de normas internacionais de reconhecimento de notoriedade que regulamentem o assunto, vez que não se tem conhecimento da adoção de GLP como combustível em veículos de transporte de passageiros ou de carga em vias públicas em países tecnologicamente desenvolvidos.

Mesmo que normas específicas sejam estabelecidas e aprovadas - o que demandaria tempo considerável - persistiria a prática de utilização indevida dos atuais botijões em razão da diferença de custo de fabricação destes recipientes, sendo necessário portanto instituir sistema rigoroso de fiscalização, o que sabemos ser na prática de difícil execução.

Como o GLP é um gás mais pesado que o ar, em caso de vazamento seja por falha no equipamento seja por danos decorrentes de uma acidente, esta ficaria retida nas camadas mais baixas da superfície acarretando perigo de explosão, incêndio ou sufocamento, pondo em risco a vida não só dos passageiros do veículo como daqueles que estiverem nas proximidades.

A experiência da utilização do GLP em empilhadeiras, carregadeira e tratores não deve ser parâmetro para utilização em veículos de passageiros e utilitários, vez que estes equipamentos são utilizados em áreas restritas, de pequeno fluxo de viaturas e pedestres, com vias de circulação definidas, áreas reduzidas e sujeitas a normas de segurança rigorosas onde a fiscalização é operacionalmente viável.

Não pode ser encarado como justificativa para a regulamentação do uso de GLP em veículos, o grande número de veículos adaptados para este combustível, circulando pelos grandes centros apesar da proibição do CONTRAM, pois deve-se cobrir o não cumprimento de leis e regulamentações e não abrir as leis e regulamentação não cumpridas.

Quanto a ausência de registros significativos de acidentes decorridos do uso indevido deste combustível não significa comprovação da segurança de sua utilização, pois a carência de registro de ocorrência não significa a falta de acidentes, principalmente se for levado em conta que a ilegalidade gera encobrimento. Além disso, em engenharia a não ocorrência de acidentes não é considerada como parâmetro técnico. As normas técnicas são estabelecidas por análise de possibilidade de falhas em condições específicas de uso.

Ademais, o uso generalizado do Biogás em todo o território nacional não só nos trará um combustível de fácil exploração, como também de custo barato, sem contar que construiremos condições ambientais e ecológicas mais ajustáveis à saúde e à vida de nosso povo.

Na salvaguarda dos nossos interesses urge, por outro lado, assegurar aos Estados produtores o atendimento do seu peculiar interesse e legítimo direito de usar, gozar e usufruir de seus recursos minerais e neste caso, não renováveis, inferindo-se consagrar-lhe as competências constitucionais de forma transparente e indiscutíveis.

Cabe-nos por derradeiro na busca de novas alternativas energéticas atender ao desafio do Mundo contemporâneo, para tanto o presente Projeto atendendo a reiterados anseios de nossa sociedade que clama desusadamente pelo uso do gás natural, riqueza nossa e que deve ser por nós explorada, distribuída com exclusividade pelos Estados produtores, gozando em sua plenitude no consumo domiciliar, comercial, industrial e automotivo, tudo com vistas a melhorar de qualidade de vida de nossa população e a emancipação nacional.

Brasília, 7 de Junho de 1992.

Raquel Cândido
RAQUEL CÂNDIDO
Deputada Federal - PTB - RO

"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CeL"

CONSTITUIÇÃO
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

Título III

DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

Capítulo III DOS ESTADOS FEDERADOS

Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.

§ 1º São reservadas aos Estados as competências que não lhes sejam vedadas por esta Constituição.

§ 2º Cabe aos Estados explorar diretamente, ou mediante concessão a empresa estatal, com exclusividade de distribuição, os serviços locais de gás canalizado

PROJETO DE LEI Nº 325, DE 1995 (Do Sr. Augusto Viveiros)

Autoriza o uso de gás liquefeito de petróleo como combustível em veículo rodoviário automotor que especifica.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 3.816, DE 1993)

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica autorizada, em todo o território nacional, a utilização de gás liquefeito de petróleo como combustível em veículo rodoviário automotor de carga, uso misto e de tração, com capacidade de carga útil até 1.500 (mil e quinhentos) quilogramas.

Art. 2º Fica autorizada a fabricação e a conversão dos veículos definidos no art. 1º para utilizar gás liquefeito de petróleo como combustível.

Parágrafo único. Somente poderá ser licenciado para a utilização do gás liquefeito de petróleo, como combustível, o veículo dotado de sistema de segurança aprovado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial, INMETRO.

Art. 3º O Poder Executivo baixará, no prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias, os regulamentos técnicos e os procedimentos administrativos necessários.

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

Art. 5º Revogam-se as disposições em contrário, em especial o inciso II do art. 1º da Lei nº 8.176, de 8 de fevereiro de 1991.

JUSTIFICAÇÃO

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 pela Lei nº 8.167, de 8 de fevereiro de 1991, que o define, entre outros usos, como crime contra a ordem econômica, convive-se largamente com a ilegalidade."

Inexistem empecilhos técnicos que tornem inseguro o uso de combustível gasoso como propulsor veicular. Lembre-se que esse tipo de energético é utilizado, com segurança e sucesso, em diversos países.

O principal motivo a justificar a proibição legal é o baixo preço de comercialização praticado no País para o botijão de treze quilogramas, sabidamente cerca de três vezes inferior ao custo. Sabe-se, também, que somos importadores de gás liquefeito de petróleo em cerca de 30% (trinta por cento).

A política de preços praticada para os combustíveis no País guarda conflitos, com elevados preços de comercialização para a gasolina e para o álcool em relação aos baixos preços praticados para o gás liquefeito de petróleo. Essa diferença faz com que existam largas vantagens econômicas para o uso deste último, em detrimento dos anteriores, e até mesmo com relação ao óleo diesel, principalmente ao se considerar o alto custo de investimento dos veículos destinados ao uso deste combustível.

Não se pode, simplesmente, impedir que os combustíveis gasosos, limpos, econômicos e altamente eficientes sejam desprezados, principalmente em veículos automotores de carga, uso misto e de tração, como as camionetas com capacidade de carga até 1.500 (mil e quinhentos) quilogramas. O importante é adequar a oferta de combustíveis gasosos pela matriz energética nacional, importando quantidades adicionais, sempre que necessário.

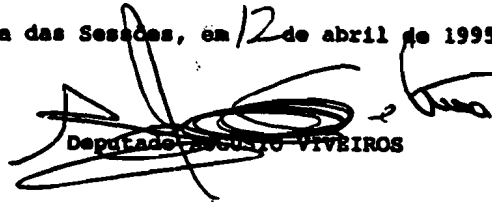
A proibição legal traz, na prática, desmandos em barreiras rodoviárias e adaptações mal feitas, fazendo com que os condutores, passageiros e a própria população conviva com riscos ampliados e desnecessários.

Desta forma, somente com proibições injustas e com artifícios legais, é que se tenta controlar o emprego do razoável, do econômico, do eficiente uso do gás liquefeito de petróleo como combustível.

É necessário 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 empregados no meio rural. A utilização do gás como combustível nos veículos de menor porte auxiliará a economia dos pequenos produtores rurais no transporte de sua carga e na manutenção de seus empreendimentos.

Conclamo, pois, os nobres Pares desta Casa a apoiar a proposição e a agilizar a aprovação deste justo e oportuno Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 12 de abril de 1995.



Deputado Augusto VIVEIROS

***LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CeD:**

LEI Nº 8.176, DE 8 DE FEVEREIRO DE 1991

Define crimes contra a ordem econômica e cria o Sistema de Estoques de Combustíveis.

O PRESIDENTE DA REPUBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º Constitui crime contra a ordem econômica:

I — adquirir, distribuir e revender derivados de petróleo, gás natural e suas frações recuperáveis, álcool etílico, hidratado carburante e demais combustíveis líquidos carburantes, em desacordo com as normas estabelecidas na forma da lei;

II — usar gás liquefeito de petróleo em motores de qualquer espécie, saunas, caldeiras e aquecimento de piscinas, ou para fins automotivos, em desacordo com as normas estabelecidas na forma da lei.

Pena — detenção de um a cinco anos.

Art. 2º Constitui crime contra o patrimônio, na modalidade de usuração, produzir bens ou explorar matéria-prima pertencentes à União, sem autorização legal ou em desacordo com as obrigações impostas pelo título autorizativo.

Pena — detenção, de um a cinco anos e multa.

§ 1º. Incorre na mesma pena aquele que, sem autorização legal, adquirir, transportar, industrializar, tiver consigo, consumir ou comercializar produtos ou matéria-prima, obtidos na forma prevista no caput deste artigo.

§ 2º. No crime definido neste artigo, a pena de multa será fixada entre dez e trezentos e sessenta dias-multa, conforme seja necessário e suficiente para a reprovação e a prevenção do crime.

§ 3º. O dia-multa será fixado pelo juiz em valor não inferior a quatorze nem superior a duzentos Bônus do Tesouro Nacional (BTN).

Art. 3º (Vetado).

Art. 4º Fica instituído o Sistema Nacional de Estoques de Combustíveis.

§ 1º. O Poder Executivo encaminhará ao Congresso Nacional, dentro de cada exercício financeiro, o Plano Anual de Estoques Estratégicos de Combustíveis para o exercício seguinte, do

qual constarão as fontes de recursos financeiros necessários a sua manutenção.

§ 2º O Poder Executivo estabelecerá, no prazo de sessenta dias as normas que regulamentarão o Sistema Nacional de Estoques de Combustíveis e o Plano Anual de Estoques Estratégicos de Combustíveis.

"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS-CELO"

Art. 5º Esta lei entra em vigor cinco dias após a sua publicação.

Art. 6º Revogam-se as disposições em contrário, em especial o art. 18 da Lei nº 8.137⁽¹⁾, de 27 de dezembro de 1990, restaurando-se a numeração dos artigos do Decreto-Lei nº 2.848⁽²⁾, de 7 de dezembro de 1940 — Código Penal Brasileiro, alterado por aquele dispositivo.

Brasília, 8 de fevereiro de 1991; 170º da Independência e 103º da República.

FERNANDO COLLOR
Jarbas Passarinho
Zélia M. Cardoso de Mello
Ozires Silva

LEI Nº 8.167, DE 16 DE JANEIRO DE 1991

Altera a legislação do imposto sobre a renda relativa a incentivos fiscais, estabelece novas condições operacionais dos Fundos de Investimentos Regionais e dá outras providências.

PROJETO DE LEI Nº 4.198, DE 1993

(Do Sr. Virmondos Cruvinel)

Permite a utilização de gás liquefeito de petróleo GLP, como combustível para táxis em municípios com população não superior a 100.000 habitantes.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 3.816, DE 1993).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica permitido o uso, como combustível, o gás liquefeito de petróleo (GLP), nos veículos automotores destinados ao serviço de transportes de passageiros (táxis), em municípios com população na área urbana, não superior a 100.000 (cem mil) habitantes.

Art. 2º É facultada a fabricação ou adaptação dos motores dos veículos automotores consubstanciados nesta lei, para utilizarem, como combustível, exclusivamente o gás liquefeito de petróleo GLP

Parágrafo único. As alterações das características e da estrutura do veículo, a fim de permitir a utilização de gás liquefeito de petróleo GLP, ficam sujeitas à previa autorização do órgão de trânsito, competente, após serem submetidos a rigorosa inspeção, comprovada a segurança absoluta do veículo

Art. 3º Os veículos automotores destinados a serviços de táxis, que utilizam gás liquefeito de petróleo GLP, como combustível, terão licença de circulação especial diferenciada, emitida por órgão de trânsito competente.

Art. 4º O Poder Executivo regulamentará esta lei dentro de 120 (cento e vinte) dias após sua publicação, inclusive estabelecendo normas de segurança para fabricação e adaptação dos motores referidos nos artigos anteriores e medidas complementares necessárias à sua perfeita execução.

Art. 5º Revogam-se as disposições em contrário.

Justificação

Este projeto que propomos, visa atender a uma reivindicação dos taxistas de municípios do interior do Brasil, com população urbana não superior a 100.000 habitantes, que em razão dos altos custos para a manutenção dos veículos como combustível, reposição de peças, etc., e também sendo notório que em pequenas cidades, o movimento de carro de aluguel é pequeno, estes trabalhadores encontram-se em dramática situação para manter suas famílias e a si próprios

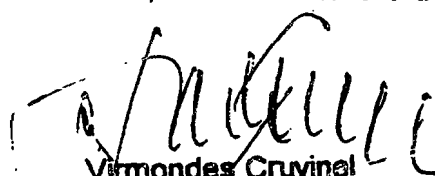
O aumento dos combustíveis, álcool e gasolina tem sido muito frequentes atualmente semanais, levando a categoria, a aumentar o preço das corridas, o que afugenta ainda mais a clientela, que são geralmente indivíduos de classe média e classe baixa, que tem sofrido perdas salariais nos últimos anos.

Portanto é necessário medidas que possam atenuar as perdas que tem sofrido os taxistas do interior do Brasil.

Estudos realizados demonstram que a utilização do gás liquefeito de petróleo GLP reduz os custos de operações dos veículos em cerca de seis vezes. Sendo assim, o GLP representa um sucedâneo muito eficaz por ser menos oneroso.

Ofereço a deliberação dos nobres pares do Congresso Nacional esta proposição, tendo a convicção que o imprescindível apoio na busca de uma solução para a angustiante situação dos trabalhadores taxistas, não será negado, por ser medida justa, e a tantos anos reivindicada.

Sala das sessões, 29 de Setembro de 1993


Virmondes Cruvinel
(Dep. Federal - PMDB GO)

COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO
ÍNDICE NUMÉRICO

PROJETO DE LEI Nº 3.816/93

E M E N D A S

Nº	A U T O R	D I S P O S I T I V O
1	JACKSON PEREIRA	art. 5º, § 2º
2	JACKSON PEREIRA	art. 5º, caput
3	JACKSON PEREIRA	art. 4º, § 2º
4	JACKSON PEREIRA	art. 4º, § 1º
5	JACKSON PEREIRA	art. 1º, § 1º, II
6	JACKSON PEREIRA	art. 1º, § 2º
7	JACKSON PEREIRA	art. 2º, caput
8	JACKSON PEREIRA	art. 3º
9	JACKSON PEREIRA	art. 4º, caput, "in fi"

EMENDA Nº 1/93 - CEIC

PROJETO DE LEI Nº		CLASSIFICAÇÃO	
PL 3.816 / 93		☐ SUPRESSIVA ☐ SUBSTITUTIVA ☐ ADITIVA DE ☐ AGLOMERATIVA ☐ MODIFICATIVA	
COMISSÃO DE Economia, Indústria e Comércio			
DEPUTADO	AUTOR	PARTIDO	UF
Jackson Pereira		PSDB	CE
PÁGINA 1 / 1			
TEXTO/JUSTIFICAÇÃO			
Suprima-se o parágrafo 2º do art. 5º do projeto. <u>Justificação</u> O preço como mencionado no § 1º deste artigo já viabiliza todos os agentes envolvidos. Produção, transporte, distribuição e compressão. Estabelecer preço por lei é ignorar as forças do mercado, responsáveis pela viabilização com fundamento do programa de gás natural no Brasil.			
PARLAMENTAR			
DATA		ASSINATURA	

EMENDA Nº 2/93 - CEIC

PROJETO DE LEI Nº		CLASSIFICAÇÃO	
PL 3.816 / 93		☐ SUPRESSIVA ☐ SUBSTITUTIVA ☐ ADITIVA DE ☐ AGLOMERATIVA ☐ MODIFICATIVA	
COMISSÃO DE Economia, Indústria e Comércio			
DEPUTADO	AUTOR	PARTIDO	UF
Jackson Pereira		PSDB	CE
PÁGINA 1 / 1			
TEXTO/JUSTIFICAÇÃO			
Dê-se ao caput do art. 5º do projeto a seguinte redação:			

"Art. 52

O preço de fornecimento do gás natural aos veículos poderá ser diferenciado em função do tipo de veículo, segundo a classificação, de sorte a viabilizar o uso do gás natural nos veículos mencionados no art. 12."

Justificação

A emenda que propomos amplia o escopo da diferenciação dos preços, atingindo a todos os veículos de que trata este projeto.

PARLAMENTAR

DATA

ASSINATURA

EMENDA Nº

EMENDA Nº 3/93 - CEIC

CLASSIFICAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº

PL 3.816 / 93

☐ SUPRESSIVA
☐ ADJUTIVATIVA

☐ SUBSTITUTIVA
☐ MODIFICATIVA

☐ ADITIVA DE

COMISSÃO DE Economia, Indústria e Comércio

DEPUTADO Jackson Pereira

AUTOR

PARTIDO

PSDB

Nº

CE

PÁGINA

1

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Dá-se ao § 2º do art. 4º do projeto a seguinte redação:

"Art. 4

§ 2º O atendimento aos táxis 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 fornecimento exclusivo de gás natural comprimido ou simultâneo de diferentes combustíveis automotivos."

Justificação

A alteração proposta amplia a possibilidade de atendimento aos táxis, permitindo seu atendimento também em postos exclusivos na venda de gás.

PARLAMENTAR

DATA

ASSINATURA

EMENDA Nº 4/93 - CEIC

CLASSIFICAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº

PL 3.816 / 93

☐ SUPRESSIVA ☐ SUBSTITUTIVO ☐ ADITIVO DE
☐ ALTERNATIVA : ☐ MODIFICATIVA

COMISSÃO DE Economia, Indústria e Comércio

DEPUTADO Jackson Pereira

AUTOR

PARTIDO
PSDB

UF
CE

PÁGINA
1/1

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se o § 1º do art. 4º do projeto.

Justificação

O programa de táxis independe do programa de ônibus. Se em determinada cidade não existe rede de gasodutos próxima as garagens de ônibus, não podemos impedir que esta cidade utilize o gás natural nos táxis, por exemplo. Outro ponto é que se os empresários de ônibus não se interessarem em usar o gás natural, o programa estará inviabilizado para os táxis, o que não nos parece lógico.

PARLAMENTAR

DATA

ASSINATURA

EMENDA Nº 5/93 - CEIC

PROJETO DE LEI Nº

PL 3.816 / 93

CLASSIFICAÇÃO

☐ SUPLENÇÃO ☐ SUBSTITUTIVO ☐ ADITIVO DE
☐ ABOLITIVO ☐ MODIFICATIVO

COMISSÃO DE Economia Indústria e Comércio

DEPUTADO Jackson Pereira

AUTOR

PARTIDO

UF

PÁGINA

PSDB

CE

1 / 1

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao inciso II do § 1º do art. 1º do projeto a seguinte redação:

"Art. 1º

§ 1º

II - aos veículos de transporte de carga."

JUSTIFICAÇÃO

A emenda proposta se deve ao fato da necessidade da ampliação da utilização do gás natural para todos os veículos de carga, e não só os caminhões.

LOCAL E DATA

DATA

ASSINATURA

EMENDA Nº 6/93 - CEIC

PROJETO DE LEI Nº

PL 3.816 / 93

CLASSIFICAÇÃO

☐ SUPLENÇÃO ☐ SUBSTITUTIVO ☐ ADITIVO DE
☐ ABOLITIVO ☐ MODIFICATIVO

COMISSÃO DE Economia, Indústria e Comércio

DEPUTADO Jackson Pereira

AUTOR

PARTIDO

UF

PÁGINA

PSDB

CE

1 / 1

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se o § 2º do art. 1º do projeto.

Justificação

É desnecessário solicitar aprovação prévia, se a finalidade é liberar a utilização. Não vemos razão para a Secretaria de Energia ter que aprovar a utilização de gás natural na frota de uma empresa privada, por exemplo.

PARLIAMENT

44

ASSISTANT

EMENDA Nº 7/93 - CEIC

CLASSIFICATION

PROJETO DE LEI Nº

PL 3.816 / 93

() SUPERVISOR
() ALTERNATIVE

() SUBSTITUTIVE
() MODIFICATIVE

() ~~ADDITIONAL~~ DE

CONSELHO DE Economia, Indústria e Comércio

DEPUTADO Jackson Pereira

NOTE

PART TWO

—

PASSION

PSDB

CE

171

IDENTIFICACAO

Dê-se ao caput do art. 29 do projeto a seguinte redação:

"ΔΣΤ. 28

O Poder Executivo elaborará um cronograma de implementação da utilização veicular do gás natural no país e promoverá, junto à indústria nacional, os estímulos e ações necessários ao cumprimento de metas para adaptação dos veículos, de tal forma que os mesmos passem a utilizar também o gás natural comprimido como combustível veicular.

Justificação

Os veículos serão adaptados ao uso do gás natural e se tornarão bi-combustíveis. Portanto a indústria nacional será envolvida e não somente a indústria automobilística.

PARLAMENTAR

DATA

ASSINATURA

EMENDA Nº 8/93 - CEIC

CLASSIFICAÇÃO

PARTE DE LEI DE

PL 3.816 / 93

☐ SUPLENTE
☐ ALTERNATIVA

☐ SUBSTITUTA
☐ MODIFICADA
☐ AUTORA DE

COMISSÃO DE Economia, Indústria e Comércio

DEPUTADO Jackson Pereira

PARTIDO
PSDBNº
CEPÁGINA
1/1REDAÇÃO

Dê-se ao art. 3º do projeto a seguinte redação:

"Art. 3º

A conversão de motores para uso de gás natural, em veículos fabricados originalmente para utilização de outros combustíveis, somente poderá ser realizada por oficinas credenciadas pelo INMETRO."

Justificação

Propomos a alteração por acreditar-mos que o credenciamento de oficinas é atribuição do INMETRO e não do Departamento Nacional de Combustíveis.

PARLAMENTAR

DATA

ASSINATURA

EMENDA Nº 9/93 - CEIC

PROJETO DE LEI Nº

PL 3.816 / 93

CLASSIFICAÇÃO

☐ SUPLENÇÃO
☐ AMPLIATIVA☐ SUBSTITUTIVA
☐ MODIFICATIVA☐ ADITIVO DE

COMISSÃO DE Economia, Indústria e Comércio

AUTOR

DEPUTADO Jackson Pereira

PARTIDO

PSBD

UF

CE

PÁGINA

1 / 1

TEXTO/AMPLIATIVA

Acrescente-se à parte final do caput do art. 4º do projeto a seguinte expressão:

"Art. 4º

... , ou por revendedores indicados pelas mesmas."

Justificação

Propomos a alteração para que seja ampliada a autorização para a venda do gás natural comprimido, também para os revendedores (operadores de postos de combustíveis) e não somente para as Distribuidoras de Petróleo.

PARLAMENTAR

DATA

ASSINATURA

COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 3.816/93

Nos termos do art. 119, caput, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, alterado pelo art. 1º, I, da Resolução nº 10/91, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 26/08/93, por cinco sessões, tendo ao seu término, este órgão Técnico recebido nove emendas.

Sala da Comissão, em 2 de setembro de 1993

Anamélia R.C. de Araújo
ANAMÉLIA RIBEIRO CORREIA DE ARAÚJO

Secretária

COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO**TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS****PROJETO DE LEI Nº 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**1º 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, acrescentando 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 apensadas, 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 gasosos, 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 faculta 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 conseqüente 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 eminente Senador Teotônio Vilela Filho em seu Parecer ao presente Projeto - são compatíveis com um preço ao consumidor final para uso automotivo em mais de 25 por cento inferior ao custo do óleo diesel, este 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.

De 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 rebaixamento 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 rebaquecimento - e garantindo a ausência de subsídios - através da exigência de remuneração de todos os custos pelo preço cobrado do consumidor final - subsídios esses 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 da matéria orgânica, existindo experimentos com a utilização em motores à combustão de gás metano obtido de efluentes e/ou lixo urbano desenvolvidos por diversas entidades brasileiras, tais como a SANEPAR/PR, a SABESP/SP, a CAESB/BSB, a CLURJ e a PETROBRAS.

Tais experiências têm 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 a 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 cocção 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 substitiva.

iii. Estabelecer preços diferenciados para uso automotivo e de cocção, medida que, além de ser de cômputo próximo ao impossível, acarretaria as mesmas distorções do 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 do 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 às 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 váivel apenas a 80% 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 evitar, caso a caso, possíveis sobrelucros dos fornecedores, garantindo assim que a vantagem do menor preço se reflita 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 dos poços de gás natural para todos os programas de suprimento de gás para ónibus.

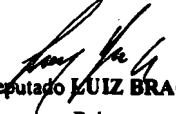
Não que pese a correta prioridade dada pelo Projeto ao uso do gás em veículos de transporte coletivo, não há porque subordinar o fornecimento de gás aos taxistas ao programa de ónibus, dado que a existência de impedimento qualquer ao uso do gás em ónibus - seja técnico ou mesmo resultante de desinteresse do empresário - não implica em ónibus também ao uso em táxi, o qual, contudo, ficaria inviabilizado se mantido o dispositivo proposto.

Não 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 nºs 1.315/88, 082/91, 130/91, 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 **LUÍZ BRAGA**
Relator

EMENDA Nº 1/95 - CEIC

PROJETO DE LEI Nº

3.816 / 95

CLASSIFICAÇÃO

☐ SUPRESSIVA
☐ AGLUTINATIVA

☐ SUBSTITUTIVA
☐ MODIFICATIVA

☒ ADITIVA DE

COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

AUTOR

DEPUTADO AUGUSTO VIVEIROS

PARTIDO

PFL

UF

RN

PÁGINA

01 / 02

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

TEXTO

Acrescente-se ao artigo 19, do Substitutivo do Relator o seguinte inciso:

Art. 19 ...

§ 19 ...

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 pela 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

PARLAMENTAR

13 / 06 / 95

DATA

ASSINATURA

COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 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 CORRÊA 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 início, 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 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.

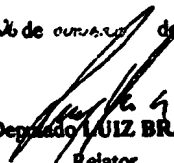
Parágrafo único. O atendimento aos veículos poderá ser feito em postos comuns de abastecimento de derivados de petróleo, desde que os mesmos sejam adaptados, segundo as normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, para o fornecimento de gás metano comprimido.

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 26 de outubro de 1995.


Deputado LUIZ 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, 82/91, 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 Sperafico, Enivaldo Ribeiro, Edson Silva, João Fassarella, José Múcio Monteiro, Luiz Braga, Luiz Mainardi, Marcelo Teixeira, Nair Xavier Lobo, Nelson Otoch, Renato Johnson, Ricardo Heráclio, Roberto Fontes e Rubem Medina, titulares; Carlos da Carbrás, José Machado, Roberto Pessoa 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 civis 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 1995



Deputado PAUDERNEY AVELINO

Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 3.816-A/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, 4.198/91 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 29/08/96, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 10 de setembro de 1996.


Ruy Omar Prudêncio da Silva
Secretário P/

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 ênfase 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 2ª 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 2ª 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 vinhoto 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 condiciona 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

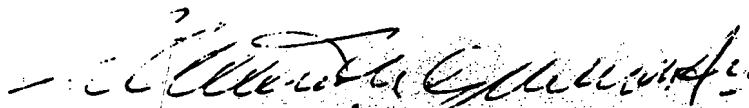
III - PARECER DA COMISSÃO

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 Guimarães, Luís Barbosa, Ademir Lucas, Hugo Lagranha, Leônidas Cristino, 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.

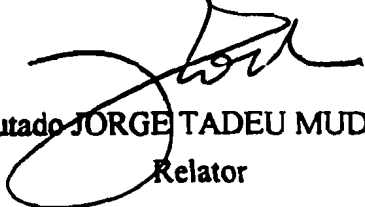
§ 1º Os veículos automotores e motores estacionários, deverão estar registrados e licenciados na forma da legislação vigente e possuir características apropriadas para receber, armazenar e consumir o Gás Natural Veicular - GNV.

§ 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

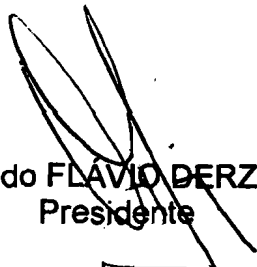
III- PARECER DA COMISSÃO

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 Nºs 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.

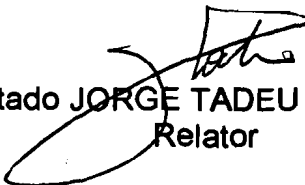
Estiveram presentes os Senhores Deputados: Flávio Derzi - Presidente, Jorge Tadeu Mudalen, Antônio Feijão e Airton Dipp - Vice-Presidentes, Simara Ellery, Dilso Sperafico, Luciano Zica, Antônio Jorge, Octávio Elísio, Danilo de Castro, Eliseu Resende, Nelson Marquezelli, Walter Pinheiro, Silvernani Santos,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

Luiz Piauhyllino, 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