



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 1.013-A, DE 2011** **(Do Sr. Aureo)**

Dispõe sobre a fabricação e venda, em território nacional, de veículos utilitários movidos a óleo diesel, e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, pela rejeição deste e do de nº 2.733/11, apensado (relator: DEP. SARNEY FILHO).

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE  
MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL;  
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO;  
MINAS E ENERGIA E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

**APRECIÇÃO:**

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

### **S U M Á R I O**

I – Projeto inicial

II – Projeto apensado: 2733/11

III – Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável:

- Parecer vencedor
- Parecer da Comissão
- Voto em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É livre a fabricação e venda, em todo o território nacional, de veículos automotivos utilitários de médio porte movidos a óleo diesel.

Parágrafo único. Para os fins desta lei, entendem-se como veículos utilitários de médio porte os veículos automotivos de uso misto, para o transporte de cargas e passageiros, com peso superior a uma tonelada.

Art. 2º O Poder Executivo baixará as normas necessárias para a regulamentação desta Lei.

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

### **JUSTIFICAÇÃO**

A boa utilização dos recursos energéticos nacionais deve compreender não apenas a otimização do aproveitamento das fontes disponíveis para fins de geração de energia elétrica, mas também os dispêndios dos combustíveis utilizados para o setor de transporte de cargas e passageiros, que é responsável por parcela expressiva do consumo de combustíveis de origem fóssil em nosso país.

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

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

Tal situação, entretanto, modificou-se sobremaneira, nos dias atuais. Hoje, já não existem mais subsídios ao consumo de óleo diesel – que, inclusive responde por uma parcela líquida do total arrecadado com a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide) – e a produção interna, se ainda não chega a ser

suficiente, aumentou expressivamente, permitindo o atendimento de uma frota automotiva maior do que em tempos em que a importação respondia por mais da metade do total de combustível consumido no país.

Além disso, a expansão do uso de óleo diesel como combustível, especialmente no caso do abastecimento de veículos utilitários de médio porte, propiciará uma expressiva economia de frete de produtos agrícolas, em particular no caso do escoamento da produção agrícola das propriedades de pequeno e médio porte, onde se pratica a agricultura familiar, para os centros urbanos, resultando, também, em maior economia para os consumidores finais desses produtos.

É, portanto, como uma medida de racionalização do uso de combustíveis automotivos no país, bem como pelos benefícios que trará a toda a população, que vimos oferecer à consideração da Casa a presente proposição, esperando contar com o decisivo apoio de nossos pares para a sua rápida transformação em Lei.

Sala das Sessões, em 12 de abril de 2011.

Deputado ÁUREO

<p style="text-align: center;"><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b></p>
---

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

*Alterada pela Portaria DNC nº 47 de 6 de dezembro de 1994*

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

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

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

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

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

§ 2º Excetuam-se do disposto no caput deste artigo os veículos automotores denominados jipes, com tração nas quatro rodas, caixa de mudança múltipla e redutor, que atendam aos requisitos do Ato Declaratório (Normativo) nº 32, de 28 de setembro de 1993, da

Coordenação Geral do Sistema de Tributação da Secretaria da Receita Federal, mesmo os que atendam, simultaneamente, as condições de jipes e de uso misto, conforme Parecer Normativo nº 2 de 24 de março de 1994, da citada Coordenação.

§ 3º. As disposições desta Portaria não se aplicam aos seguintes casos:

I - veículos registrados, licenciados e emplacados antes da vigência desta Portaria;

II - veículos de missões diplomáticas, desde que prestando serviços efetivos às mesmas;

III - veículos licenciados em outros países com permanência temporária no país;

IV - veículos apreendidos pela Secretaria da Receita Federal em decorrência de infrações à legislação aduaneira, quando estes sofrerem perdimento em favor da Fazenda Nacional, e se destinarem ao uso exclusivo em serviços de órgãos da Administração Pública direta".

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

PAULO TOSHIO MOTOKI

## **PROJETO DE LEI N.º 2.733, DE 2011** **(Do Sr. Weverton Rocha)**

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

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-1013/2011.

O Congresso Nacional decreta:

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

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

Art. 2º os veículos automotivos leves utilizados como táxis, nos termos do art. 1º, deverão atender aos limites máximos de emissão estabelecidos no

art. 1º da Resolução nº 415, de 24 de setembro de 2009, do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama).

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

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

## **JUSTIFICAÇÃO**

O bom e racional uso dos recursos energéticos nacionais deve compreender não apenas a otimização do aproveitamento das fontes disponíveis para fins de geração de energia elétrica, mas também os dispêndios dos combustíveis utilizados para o setor de transporte rodoviário, que é responsável por parcela expressiva do consumo de combustíveis de origem fóssil em nosso país.

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

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

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

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

Além disso, os motores movidos a óleo diesel, que, no passado, já foram encarados, em todo o mundo, como os grandes vilões da poluição ambiental – pelo fato de a sua queima produzir quantidades apreciáveis de poluentes atmosféricos, tais como monóxido e dióxido de carbono, óxidos de enxofre e de nitrogênio e materiais particulados (fuligem) – passaram por tal evolução tecnológica, sobretudo na Europa, alcançando tão significativa redução nas emissões de poluentes que, segundo as estatísticas mais recentes, mais da metade dos veículos destinados ao transporte individual de passageiros daquele continente é movida a diesel.

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

Sala das Sessões, em 17 de novembro de 2011.

Deputado WEVERTON ROCHA

<p style="text-align: center;"><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b></p>
---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- I - monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- II - hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- III - hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- IV - óxidos de nitrogênio (NOx): 0,08 g/km;
- V - aldeídos (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km; 2
- VI - material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,025 g/km; e
- VII - monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,2% em volume.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PAULO TOSHIO MOTOKI

## **COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL**

### **PARECER VENCEDOR**

O Projeto de Lei nº 1.013, de 2011, e seu apenso (PL 2.733/2011) tratam da liberação da venda de veículos com capacidade de transporte inferior a 1.000 kg movidos a óleo diesel. O Deputado Giovani Cherini encaminhou voto pela sua aprovação, alegando que, atualmente, não mais subsistem os motivos para a proibição do uso do diesel em qualquer veículo, e os benefícios desse combustível, em termos de rendimento energético, são maiores do que os da gasolina ou do etanol.

Vemo-nos, com o devido respeito, obrigados a discordar dos

argumentos apresentados. As propostas, ao permitirem a produção e comercialização de veículos leves movidos a óleo diesel, provocarão o aumento do uso do diesel como combustível, prejudicando fortemente o meio ambiente e a saúde pública.

As emissões resultantes do óleo diesel como combustível são extremamente nocivas ao meio ambiente, pois sua queima libera material particulado, enxofre e óxidos. O óxido de nitrogênio pode converter-se em ácido nítrico, um dos formadores das chuvas ácidas, e reage formando ozônio de baixa altitude, considerado um dos poluentes que mais ultrapassaram o padrão de qualidade do ar nas metrópoles poluídas.

Os carros a diesel, incluindo ônibus e caminhões, são responsáveis pela maior parte do material particulado que polui o ar. As partículas e gases liberados pela queima do óleo diesel causam irritações, dor de cabeça e bronquite, acumulam-se nos pulmões e geram doenças crônicas que podem resultar em óbitos. Tais efeitos são potencializados, obviamente, nos grupos populacionais de maior risco, como os idosos, as crianças e as pessoas com doenças pulmonares crônicas.

Depois, em termos ambientais, o momento não é oportuno para a ampliação da frota de veículos a óleo diesel, grande emissor de poluentes, já que o País e o mundo sofrem com os efeitos das alterações climáticas, cada vez mais presentes no cotidiano da população. A maior metrópole brasileira enfrenta atualmente uma grave crise hídrica provocada pela carência de chuvas, uma demonstração clara de que as mudanças climáticas já impactam profundamente a vida das pessoas.

Estamos convencidos que a aprovação de uma lei que vai estimular o uso de um combustível fóssil altamente poluente, aumentando a emissão de gases do efeito estufa, iria na contramão da história.

Pelos motivos expostos, no que compete ao mérito desta Comissão de Meio Ambiente e de Desenvolvimento Sustentável, votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.013, de 2011, e do Projeto de Lei nº 2.733, também de 2011, a ele apensado.

Sala da Comissão, em 29 de outubro de 2014.

Deputado **SARNEY FILHO**  
Relator do Parecer Vencedor

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 1.013/2011, e o PL 2733/2011, apensado, nos termos do Parecer do Relator Vencedor, Deputado Sarney Filho. O Parecer do Relator, Deputado Giovani Cherini, passou a constituir voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Arnaldo Jordy - Presidente, Penna e Márcio Macêdo - Vice-Presidentes, André de Paula, Maria Lucia Prandi, Sarney Filho, Stefano Aguiar, Felipe Bornier, Giovani Cherini, Moreira Mendes, Nelson Padovani e Rebecca Garcia.

Sala da Comissão, em 29 de outubro de 2014.

Deputado ARNALDO JORDY  
Presidente

### VOTO EM SEPARADO

#### I - RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão o Projeto de Lei nº 1.013, de 2011, de autoria do Deputado Áureo, que dispõe sobre a fabricação e venda, em território nacional, de veículos utilitários movidos a óleo diesel, determinando ser livre a fabricação e venda desses veículos. Para tanto, define como veículos utilitários de médio porte aqueles de uso misto, para o transporte de cargas e passageiros, com peso superior a uma tonelada. As normas necessárias para a regulamentação da lei são remetidas ao Poder Executivo.

À proposta principal foi apensado o Projeto de Lei nº 2.733, de 2011, do Deputado Weverton Rocha, que dispõe sobre a fabricação e venda, em território nacional, de veículos leves movidos a óleo diesel, para uso como táxis, e dá outras providências. A proposição determina ser livre a fabricação, venda e utilização, exclusivamente como táxis, de veículos automotivos leves, movidos a óleo diesel. Para tanto, eles devem atender aos limites máximos de emissão estabelecidos no art. 1º da Resolução nº 415, de 24 de setembro de 2009, do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama).

Não foram apresentadas emendas aos projetos no período regimental.

É o relatório.

## II - VOTO

Os projetos em análise tratam da liberação da venda de veículos movidos a óleo diesel. No caso do projeto principal, libera-se a venda de veículos automotivos utilitários de médio porte, com peso superior a uma tonelada. Já o projeto apensado libera o uso de veículos leves, para uso como táxis. Segundo os autores das propostas, não mais subsistem os motivos que levaram à proibição do consumo de óleo diesel como combustível nos veículos brasileiros, uma vez que não existem mais subsídios ao consumo de óleo diesel, a produção interna do País aumentou consideravelmente e a importação para atender a demanda nacional diminuiu bastante.

A proibição do óleo diesel para utilização em veículos automotores de passageiros, de carga e de uso misto com capacidade inferior a 1.000 kg consta na Portaria nº 23, de 6 de junho de 1994, do Departamento Nacional de Combustíveis (DNC). No entanto, uma portaria de 1976 do então Ministério da Indústria e Comércio já vetava o uso e a comercialização desses veículos.

Há quadro décadas, o cenário energético no País era completamente diferente do que se apresenta hoje. A quase totalidade dos veículos para transporte de passageiros e cargas era movida a derivados de petróleo, sendo que quase todo ele era importado. Com as crises do petróleo ocorridas na década de 1970, o aumento do preço do barril importado contribuiu fortemente para o desequilíbrio da balança de pagamentos do Brasil. A necessidade de redução da despesa com a importação de petróleo e derivados foi um forte argumento, à época, para a proibição do diesel em carros mais leves. Além disso, o processo de refino no País favorecia mais a produção de gasolina, justificando assim a concentração do uso do diesel apenas no transporte de carga e coletivo de passageiros que, ao contrário dos veículos leves, não poderiam se utilizar do álcool como combustível. Esse era o quadro que vigorava quando foram concedidos subsídios ao diesel e foi proibida a sua utilização em veículos menores.

Atualmente, não mais subsistem os motivos para a proibição do uso do diesel em qualquer veículo, e os benefícios desse combustível, em termos de rendimento energético, são maiores do que os da gasolina ou do etanol. O possível aumento da poluição atmosférica causada pelo combustível com alta

concentração de poluentes produzido no País também não mais justifica a proibição. O Brasil, por meio da Petrobrás, tem investido na modernização do seu parque de refino, para produzir diesel de baixo teor de enxofre, e ampliou o fornecimento do Diesel S-10, consolidando um salto tecnológico importante, com a produção de combustíveis de qualidade equivalente à dos mercados mais exigentes do mundo.

A significativa redução no teor de enxofre do novo diesel disponibilizado para comércio torna os carros leves a diesel menos poluentes. Esses automóveis apresentam baixo consumo e, por isso, emitem menos gases de efeito estufa, o CO<sub>2</sub>, o que faz deles veículos mais eficientes. Na Europa, existem modelos de automóvel que rodam de 25 a até 100 quilômetros com um único litro de diesel.

A proposta autoriza, pois, a produção e comercialização de veículos movidos a óleo diesel, para o transporte de cargas e passageiros, com peso superior a uma tonelada, limite que não inclui apenas veículos muito pequenos e leves. Concordamos com a proposição, pois não vemos razão para a permanência de uma proibição tão rigorosa que se justificava há mais de 30 anos, quando eram diferentes as condições do País, a produção de combustíveis e a tecnologia existente para o controle da emissão de substâncias tóxicas para o homem e para o meio ambiente.

Pelos mesmos motivos, também estamos de acordo com o disposto no projeto apensado, que propõe a liberação do uso de diesel para automóveis leves, desde que utilizados como táxis. Contudo, para que sejam aprovados os dispositivos das duas proposições, há a necessidade de elaborar um substitutivo para unificar o texto.

Assim, no que compete ao mérito desta Comissão de Meio Ambiente e de Desenvolvimento Sustentável, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.013, de 2011, e do Projeto de Lei nº 2.733, de 2011, na forma do substitutivo que ora apresentamos.

Sala da Comissão, em 20 de maio de 2014.

Deputado GIOVANI CHERINI

**SUBSTITUTIVO AOS PROJETOS DE LEI Nºs 1.013 E 2.733, AMBOS DE 2011**

Dispõe sobre a fabricação, comércio e utilização, no território nacional, de veículos de passageiros, de carga e de uso misto movidos a óleo diesel, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei autoriza a fabricação, comercialização e utilização de veículos utilitários com peso superior a uma tonelada e de veículos utilizados como táxis movidos a óleo diesel.

Art. 2º Fica permitida a fabricação, comercialização e utilização de veículos de passageiros, de carga e de uso misto, movidos a óleo diesel, com as seguintes características:

I – com peso superior a uma tonelada;

II – com qualquer peso, desde que para uso exclusivo como veículo de aluguel utilizado no transporte individual de passageiros.

Art. 3º Os veículos relacionados nesta Lei deverão atender aos limites máximos de emissão de poluentes estabelecidos em normas do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama).

Art. 4º Órgão competente do Poder Executivo regulamentará o disposto nesta Lei.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 20 de maio de 2014.

Deputado GIOVANI CHERINI

**FIM DO DOCUMENTO**