



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 3.013, DE 2011

“Institui o selo Pró-Ar e a certificação dos níveis de emissão de dióxido de carbono (CO₂) por veículos automotores”

Autor: Deputado FÉLIX MENDONÇA JÚNIOR

Relator: Deputado MARCELO ALMEIDA

I – RELATÓRIO

Trata-se de Projeto de lei de autoria do ilustre deputado Félix Mendonça Júnior, que institui o selo Pró-Ar, com o objetivo de identificar os níveis de emissão de dióxido de carbono (CO₂) pelos veículos automotores.

Como justificção, o autor argumenta que a proposição “traz incentivo importante para a redução de emissão de dióxido de carbono (CO₂) pelos diferentes tipos de veículos automotores. Está na hora, contudo, de avançarmos em relação às normas em vigor sobre esse assunto. Sob inspiração do selo Procel de Economia de energia, que existe no país desde 1993, é que propomos a criação do selo Pró-Ar”.

Submetido à apreciação da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, inicialmente, os relatores, ilustres deputados Augusto Carvalho e Stefano Aguiar, concluíram pela aprovação da proposição na forma do Substitutivo apresentado. Durante o prazo regimental foi apresentada 1 emenda pelo ilustre deputado Taumaturgo Lima. Por fim, o ilustre deputado Ricardo Tripoli apresentou voto pela aprovação da proposição, nos termos do Substitutivo apresentado. Esta Comissão adotou o parecer deste último.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

04D6580950

04D6580950

Quanto aos aspectos constitucional e jurídico a proposição em questão atende aos pressupostos formais e materiais previstos na Constituição federal e está em conformidade com os princípios e normas do ordenamento jurídico brasileiro.

Também foram observadas as normas regimentais e de técnica legislativa.

Assim, passo a expor os fundamentos que sustentam a APROVAÇÃO do Projeto de lei em análise.

O crescimento desordenado das cidades, a deficiência de políticas públicas voltadas para a melhoria do transporte coletivo, bem como os recorrentes incentivos fiscais à produção e consumo de veículos no país têm contribuído para o aumento expressivo da motorização individual (automóveis e motocicletas), além de apontar cenários de forte expansão nos segmentos de transporte de passageiros e cargas.

Trata-se de uma constatação preocupante, uma vez que, a fonte mais comum de emissão de CO₂ é a queima de combustíveis fósseis (gasolina, óleo diesel e gás natural). Em 2009, mais de 85% da frota é constituída por veículos do transporte individual (automóveis e motocicletas), com destaque para os automóveis, que ultrapassam a metade do número de veículos circulantes no país

Assim, os veículos automotores, em sua maioria, movidos à gasolina e óleo diesel, são os maiores responsáveis pela emissão de enormes quantidades de CO₂ na atmosfera, considerado o fator primário no aquecimento global.

Por “veículos automotores” haveremos de entender aquele que é dotado de motor próprio, e, portanto, capaz de se locomover em virtude do impulso (propulsão) ali produzido. Serão os carros, caminhonetes, ônibus, caminhões, tratores, motocicletas (e assemelhados), embarcações e aeronaves.

Segundo dados da ANTAQ, “os meios de transporte foram responsáveis pela emissão de 36% a mais de gases para o efeito estufa em 2000 do que em 1990. Nos Estados Unidos, 92% das residências possuem pelo menos um carro. Lá, as milhas por veículo aumentaram 3.6% (anualmente) entre 1984 e 2001, fazendo desse meio de transporte terrestre o segundo maior agente na emissão de CO₂ naquele país. Sua participação global no efeito estufa é de 35%. (Fonte: Agência Nacional de Transporte Aquaviário - Antaq. Acesso em 17/05/2013 <http://www.antaq.gov.br/portal/Pdf/MeioAmbiente/EmissaoCo2EfeitoEstufa.pdf>)

Outros dados importantes que merecem reflexão foram apontados no relatório final do “1º Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas por Veículos Automotores Rodoviários”, realizado em janeiro de 2011, pela Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental”, do Ministério do Meio Ambiente. (Fonte: http://www.mma.gov.br/estruturas/163/_publicacao/163_publicacao27072011055200.pdf)

04D6580950

04D6580950

O relatório aponta “o uso de gasolina por veículos como responsável, em 2012, pela emissão de aproximadamente 71,6 milhões de toneladas de CO₂, aumento de 12% em relação ao ano anterior”. (ibidem)

“Segundo a Ecofrotas, empresa especializada em gestão sustentável de frotas, a cidade de São Paulo emitiu, em todo o ano de 2011, com transporte, indústria, energia etc., 16,430 milhões de toneladas de CO₂. Este número representa um quarto do que só o transporte movido à gasolina emitiu no país”. (ibidem)

“A conta leva em consideração os dados da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis) sobre o consumo de etanol e gasolina no país. O consumo de gasolina no ano passado foi de 39,6 milhões de m³, já em 2011 foi de 35,4 milhões de m³. Enquanto o consumo da gasolina aumenta, o de etanol cai: de 10,8 milhões para 9,8 milhões de m³”. (ibidem)

Para a executiva de sustentabilidade da Ecofrotas, Amanda Kardosh, “a diminuição das emissões de CO₂ só pode ser obtida de duas maneiras, ambas improváveis: redução drástica do crescimento populacional ou revolução no sistema energético, com rápido abandono dos combustíveis fósseis. Não há clima para isso. Os combustíveis fósseis ganham espaço, em lugar de perder, com a exploração rentável do gás de xisto (EUA), do óleo de areias betuminosas (Canadá) e do Pré-sal (Brasil)”.

Conforme se observa, o cenário é alarmante e exige do Estado e da sociedade esforços conjuntos para conter o crescimento da emissão de CO₂ na atmosfera. Para ter uma ideia da importância de adoção de medidas nesse sentido, faz-se necessário refletir sobre as previsões futuras de emissão de CO₂ pelos veículos automotores.

“A grande participação do “transporte individual de passageiros” (automóveis e motocicletas) nas emissões de CO₂ deverá predominar, pelo menos até 2020, quando sua participação ainda continuará acima dos 70%. Detendo-se no quadro mais recente, em 2009 foram emitidas quase 170 milhões de toneladas de CO₂, 38% das quais originadas de automóveis (incluindo os veículos movidos a GNV). Da mesma forma, as estimativas para 2020, quando o setor de “transporte rodoviário” poderá emitir cerca de 60% a mais do que em 2009, alcançando cerca de 270 milhões de toneladas de CO₂, com percentuais de participação relativa das categorias sofrendo poucas alterações, em que se destaca a redução da participação dos ônibus. Assim, do total dessas emissões em 2020, 36% virá da frota de caminhões”. (Fonte: “1º Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas por Veículos Automotores Rodoviários”, realizado em janeiro de 2011, pela Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental”, do Ministério do Meio Ambiente. Acesso: em 17/05/13. http://www.mma.gov.br/estruturas/163/_publicacao/163_publicacao27072011055200.pdf)

Mais do que um instrumento econômico de política ambiental, a instituição do selo “Pró - Ar” implica numa revisão dos nossos procedimentos ou postura com relação

04D6580950

04D6580950

à natureza, o que poderia ser considerado um processo de reeducação ambiental, nela incluída a consciência dos valores naturais e da necessidade do seu uso adequado.

Nesse sentido dispõe a Constituição Federal:

“Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 1º - Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

(...)

VI - promover a educação ambiental em todos os níveis de ensino e a conscientização pública para a preservação do meio ambiente”.

Em boa hora é o Projeto de lei que contribuirá para o controle de emissão de (CO₂) pelos veículos automotores caminhando ao encontro dos objetivos do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE), instituído pelo IBAMA.

Diante do exposto, o parecer é pela constitucionalidade, juridicidade e boa-técnica legislativa do Projeto de lei 3.013/11, do Substitutivo e da emenda apresentada na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável.

Sala das sessões, 02 de julho de 2013.

Deputado MARCELO ALMEIDA (PMDB/PR)

Relator

04D6580950

04D6580950