



COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

PROJETO DE LEI Nº 3.700 de 2008.

Obriga os fabricantes de motocicletas a adotarem o sistema de injeção de combustível eletrônica.

Autor: Deputado Hermes Parcianello.

Relator: Deputado Sarney Filho.

Voto em Separado da Deputada Marina Sant'Anna

I. Relatório:

O Projeto de Lei em epígrafe torna obrigatório que as montadoras e fabricantes de motocicletas adotem o sistema de injeção eletrônica de combustíveis nestes veículos, conforme estabelece seu art. 1º.

Em sua Justificação, o autor argumenta que a *“adoção dessa medida permite aos veículos de duas rodas atenderem as normas de emissão de poluentes, diminuindo a emissão de gases tóxicos para a atmosfera”*.

O Projeto de Lei recebeu parecer anterior pela aprovação, sem ter sido este, no entanto, votado na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio. Antes que o fosse, foi redistribuído pela Presidência da Mesa Diretora, que incluiu em sua tramitação a apreciação pela Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, a partir de Requerimento apresentado pelo Deputado Sarney Filho. Redistribuído, submete-se à apreciação de mérito por este Colegiado. Aberto o prazo regimental, não foram apresentadas emendas à proposição nesta Câmara Técnica.

É o Relatório.

II. Voto:

O ponto central do projeto é garantir que os motociclos e seus similares atendam aos padrões de emissões oficiais para este tipo de veículo assim reduzindo os efeitos dos poluentes do combustível na atmosfera. Antes de entrarmos no mérito do projeto temos que trazer à baila os programas nacionais de controle de emissões de poluentes de fonte por fonte veicular.



Assim, para enfrentar o crescimento de emissões por veículos o Brasil possuiu dois programas de controle de poluição, a saber:

- Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores, PROCONVE;
- Programa de Controle da Poluição do Ar, por Motociclos e Veículos Similares, PROMOT.

O Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores, PROCONVE, foi instituído pela Resolução Nº 18, de 6/5/1986, do Conselho Nacional do Meio Ambiente, CONAMA. Devido ao seu caráter impositivo, este programa foi, posteriormente, convertido na Lei Federal de 8.723, de 29 outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissões de poluentes por veículos automotores e dá outras providências. Este programa possui caráter nacional e incorpora o controle das emissões em dois momentos distintos, a saber:

1. Obrigação da fabricação de vínculos novos obedecendo aos limites rígidos de emissão para a sua comercialização;
2. Obrigação aos proprietários de manter os seus veículos em condições de segurança e obedecendo aos níveis de emissão de gases estabelecidas pelo PROCONVE, para assim preservar os ganhos ambientais decorrentes das inovações tecnológicas incorporadas nos veículos, conforme estabelece o Código Nacional de Transito, Lei 9.503/97, em seu artigo 104.

No período de 1988 a 2006, os limites de emissão fixados pelo PROCONVE foram atendidos pela indústria automotiva nas várias etapas definidas pelo programa para os motores dos veículos leves e pesados. As novas fases de redução de poluentes foram implantadas, nos anos de 2012 (Fase VII para veículos pesados). No ano de 2013 está sendo implantada a Fase L6 para veículos leves do ciclo diesel e em 2015 será a Fase L6 para veículos leves do ciclo Otto, com antecipação de datas para determinados tipos de veículos.

Além das inovações tecnológicas, a qualidade dos combustíveis teve importância fundamental para o sucesso do programa. O art. 7º da Lei 8.723/93 estabeleceu que os órgãos de governo responsáveis pela regulamentação dos combustíveis promovessem, na data de implantação dos limites de emissão aprovados, a disponibilização dos combustíveis comerciais, bem como os de referência, necessários para a realização dos testes de homologação, certificação e desenvolvimento. O art. 9º fixou o percentual obrigatório de adição de álcool



combustível à gasolina em 22 %. Posteriormente, o art. 18 da Lei 10.696, de 2/7/2003 estabeleceu que o percentual de álcool na gasolina devesse variar entre 20 e 25 %.

O êxito alcançado pelo PROCONVE deve-se a uma integração de esforços de um Grupo de Trabalho permanente que engloba toda a indústria automobilística nacional, os órgãos ambientais, o INMETRO, a ANP, a PETROBRAS e o DENATRAN, além do corpo técnico do Ministério do Meio Ambiente e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, IBAMA, que são os responsáveis pela sua implementação.

Com efeito, os resultados mais expressivos do PROCONVE podem ser assim resumidos:

1. Modernização do parque industrial automotivo brasileiro;
2. Adoção, atualização e desenvolvimento de novas tecnologias para o atendimento dos novos padrões de emissões exigidos;
3. Melhoria da qualidade dos combustíveis automotivos;
4. Formação de mão-de-obra técnica altamente especializada;
5. Aporte no Brasil de novos investimentos, de novas indústrias, de laboratórios de análise de emissões;
6. Geração de empregos;
7. Diversificação do parque industrial, e;
8. Redução na fonte em até 97% das emissões de poluentes em especial monóxido de carbono, CO₂, hidrocarbonetos, HC, e óxido de nitrogênio, NO_x, e de aldeídos, CHO.

Estes resultados do PROCONVE só foram possíveis devido aos seguintes fatores:

- Seu cronograma vem sendo cumprido com excelência;
- Suas metas são atingidas a contento;
- Desde 1993 a regulamentação administrativa foi convergida em Lei;
- Os controles estabelecidos no PROCONVE estão sendo submetidos a um rigoroso acompanhamento por parte do IBAMA, Inmetro e pelos órgãos estaduais de controle ambiental;
- Os fabricantes de veículos se estruturaram e investiram, através de linhas de créditos do BNDES entre outras, para cumprir as metas fixadas para a produção de veículos e motores para atenderem os limites de emissões fixadas no programa;
- As especificações dos combustíveis para os quais os veículos foram projetados têm evoluído em qualidade;



- Fechamento de acordo no âmbito do MERCOSUL para importação de veículos que atendam aos padrões nacionais de emissões.

É relevante salientar que, antes do PROCONVE, a emissão média de monóxido de carbono dos veículos era de 54g/Km, hoje essa emissão é de 0,7 g/Km. Mesmo com o significativo aumento da frota nacional de veículos automotores, o PROCONVE tem condições de exercer o controle sobre a poluição atmosférica, garantindo a qualidade do ar nas grandes cidades brasileiras.

Neste diapasão, o crescimento da frota nacional de ciclomotores, motocicletas e similares nas principais cidades e regiões metropolitanas, proporcionou um aumento das emissões de poluentes na atmosfera ocasionando uma significativa deterioração da qualidade do ar. Este fato levou a que o CONAMA regulamentasse através da Resolução 297/02, complementada pela Resolução 342/03, o Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares, PROMOT. Este programa, que é específico para ciclomotores, motocicletas e similares possui os mesmos objetivos e modelo de gestão adotada no PROCONVE, para o controle das emissões deste modal de transporte. O PROMOT estabelece que a partir de 2009, os motocicletas novos produzidos no Brasil e os importados deverão atingir os mesmos valores de emissão dos automóveis leves hoje comercializados no país. De acordo com as etapas já estabelecidas para o PROMOT, as emissões deste tipo de veículo atingiram uma redução de mais de 85% até o fim de 2009. Vejamos a tabela a baixo

Redução das emissões de poluentes (%) em decorrência do PROCONVE e do PROMOT				
Poluentes	Veículos leves gasolina	Veículos leves Álcool	Veículos pesados	Motos >150 cc.
Monóxido de carbono (CO)	95	99	79	76
Hidrocarbonetos (HC)	89	96	74	81
Óxidos de nitrogênio (NOx)	92	94	12	47
Aldeídos	90	92	n.d.	n.d.
Material particulado	n.d.	n.d.	20	n.d.

A mudança no perfil de consumo de combustível no setor de transporte e uma das metas prioritárias do PROCONVE/PROMOT. A ideia é de aumentar o uso de combustíveis renováveis, etanol e biodiesel, na matriz de combustível do setor. O planejamento da expansão da produção e uso dos biocombustíveis é realizado por intermédio do Ministério das Minas e Energia. Este planejamento é realizado por meio



de estudos decenais que são revisados anualmente. A função das revisões anuais e a de rever as metas de consumo e produção com base na economicidade da produção em relação à demanda. Já foram realizados estudos decenais para a demanda e a oferta de biocombustíveis líquidos para o período de 2008 até 2017. Estes estudos são dirigidos para o etanol e o biodiesel, e tem como base um modelo econométrico que considera:

- As projeções de crescimento econômico do País;
- Seus reflexos nos requisitos de energia e da necessidade de expansão da oferta;
- E as bases técnicas econômica e ambientalmente sustentáveis da sua produção e consumo.

•

É relevante salientar que, o PROCONVE e o PROMOT irão ficar mais robustos à medida que entrar em vigor nos Estado, Municípios e Distrito Federal a Inspeção Técnica Veicular, ITV, prevista nos artigos 20 XI, 21 XIII e 22 XV do Código de Transito brasileiro, lei 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Ora, resta evidente que o objetivo do Projeto já se encontra muito bem regulamentado e executado por parte dos órgãos governamentais e pela indústria.

A obrigação de que os motociclos devem ter injeção eletrônica não se coaduna com uma política de inovação tecnológica, pois no momento a injeção eletrônica pôde ser a melhor tecnologia de injeção de combustível, porém neste seguimento industrial a inovação e grande e seu desenvolvimento também. Aliás, a pesquisa e a inovação tecnológica são quesitos das leis 6838 de 1981 e da Lei 12.187 de 2009, que institui a Política Nacional de Mudanças Climáticas. Na lei 6938 encontra-se no artigo 4º inciso IV, diz o texto:

“Art. 4º - A Política Nacional do Meio Ambiente visará:

.....
IV - ao desenvolvimento de pesquisas e de tecnologias nacionais orientadas para o uso racional de recursos ambientais”;

“Art. 5º São diretrizes da Política Nacional sobre Mudança do Clima:

.....
VI - a promoção e o desenvolvimento de pesquisas científico-tecnológicas, e a difusão de tecnologias, processos e práticas orientados a:

a) mitigar a mudança do clima por meio da redução de emissões antrópicas por fontes e do fortalecimento das remoções antrópicas por sumidouros de gases de efeito estufa;

.....
XIII - o estímulo e o apoio à manutenção e à promoção:



a) de práticas, atividades e tecnologias de baixas emissões de gases de efeito estufa;

b) de padrões sustentáveis de produção e consumo”.

Ora, resta evidente que está CMADS não pode aprovar um projeto que fixa a tecnologia de injeção eletrônica, em lei, coma a melhor a ser implantada em todos os motocicletos. Aliás, a injeção de combustível não é o único elemento do sistema de explosão do motor, sendo certo que os demais elementos evoluem tecnologicamente em relação à injeção do combustível o que pode criar um descompasso tecnológico na produção de motores a explosão. Além disso, e de compreensão meridiana que as emissões de um motor estão diretamente relacionadas com o que este motor está usando de combustível, e que, alhures, demonstramos neste VTS o PROCONVE atua na regulamentação de padrões de combustíveis visando à compatibilização dos motores ao padrão de emissões exigidas pelo poder Público. Por fim afixação de tecnologias em lei tem como efeito nefasto o engessamento da pesquisa e desenvolvimento, pois se para todas as vezes que se desenvolver uma nova tecnologia tivermos que ter uma lei que a autorize seu uso estas estará obsoleta até que o processo legislativo seja concluído.

Assim, por entendermos que a preocupação fundamental do PL já se encontra pacificada por leis, resoluções e demais atos administrativos, e que a obrigação de uso de uma única tecnologia para injeção de combustível em motocicletos contrária os princípios da Política Nacional de Meio ambiente e da Política Nacional de mudanças Climáticas no que concerne a desenvolvimento de novas tecnologias e que, por fim, não deslumbramos ganhos ambientais na fixação de uma única tecnologia de injeção de combustíveis para motocicletos, somos contrários ao Projeto e seu substitutivo.

Sala das Comissões 01 de julho de 2013.

Marina Santanna.
Deputada Federal PT/GO