AVULSO NÃO PUBLICADO. REJEIÇÃO NAS COMISSÕES DE MÉRITO.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.700-B, DE 2008

(Do Sr. Hermes Parcianello)

Obriga os fabricantes de motocicletas a adotarem o sistema de injeção de combustível eletrônica; tendo parecer da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, pela rejeição (relator: DEP. SARNEY FILHO); e da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, pela rejeição (relator: DEP. MARCO TEBALDI).

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

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II – Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável:
- Parecer do relator
- Parecer da Comissão
- Voto em Separado

III – Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio:
- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1° Torna obrigatório as montadoras e fabricantes de motocicletas ou veículos de duas rodas a adotarem o sistema de *injeção de combustível eletrônica.*

Art. 2°. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Justificação

O presente projeto tem por finalidade atender as normas de emissão de poluentes.

O sistema de injeção eletrônica de combustível fornece o controle altamente preciso da relação ar/combustível, que em combinação com o catalisador, consegue diminuir as emissões de gases tóxicos na atmosfera.

As motocicletas de baixa cilindrada não dispõem desse equipamento e pelo fato de terem carburadores poluem de 7 a 10 vezes mais que um carro. A idéia é proporcionar maior garantia na economia de combustível, como também tornar esses flexíveis, favorecendo os consumidores a utilização dos combustíveis disponíveis.

Diante do exposto contamos com o pleno apoio de nossos ilustres Pares para a rápida aprovação.

Sala das Sessões, em 09 de julho de 2008.

Deputado Hermes Parcianello

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

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 DO RELATOR

O Projeto de Lei em exame trata de matéria de inequívoca relevância para o controle da poluição e da emissão de gases de efeito estufa no País. O crescimento vertiginoso do segmento das motocicletas e veículos similares nos últimos anos no Brasil, sobretudo no segmento de prestação de serviços de entregas em regiões urbanas, tornou necessário o estabelecimento de um programa específico para o controle das emissões dessa categoria de veículo automotor, devido aos elevados índices de emissão que propiciavam quando comparados aos automóveis novos. Estimou-se, na época, que, nas grandes metrópoles, enquanto um carro rodava em média 30 quilômetros por dia, uma moto de entrega percorria até 180 quilômetros, poluindo tanto quanto 120 automóveis.

Para iniciar nossa análise faz-se necessário relembrar os passos dados até aqui pelo Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares – o PROMOT. Fazemos uso, para tanto, de documento disponível no site do Ministério do Meio Ambiente.

Surgiu então, em 2002, o Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares – PROMOT[1], introduzido pela Resolução nº 297, de 2002 do Conselho Nacional do Meio Ambiente – o CONAMA, com o objetivo de complementar o controle do PROCONVE (Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores) para a redução da poluição do ar por fontes móveis no Brasil. A legislação que fundamenta o PROMOT foi baseada nas legislações europeias, principalmente na Diretiva das Comunidades Europeias de nº

[1] http://www.mma.gov.br/estruturas/163/_arquivos/promot_163.pdf

97/24/EC, sendo que os primeiros limites que passaram a vigorar a partir de 2003 levaram em consideração o estágio tecnológico em que se encontrava a indústria nacional de motociclos e similares. Seguiram-se as fases posteriores com reduções significativas nas emissões, em equivalência aos limites estabelecidos pela CEE – Comunidade Econômica Europeia. Em seguida foram publicadas a Instrução Normativa IBAMA n° 17, de 2002 e a Resolução CONAMA 342, de 2003, complementando a Resolução 297, de 2002, e estabelecendo os novos limites para os motociclos, cuja entrada em vigor ocorreu em 2009.

Tais marcos posicionaram o Brasil apenas a uma fase de controle atrás da Comunidade Europeia, e resultaram na redução de 2/3 (dois terços) da emissão de monóxido de carbono, em relação aos modelos anteriores de controle de emissão.

No PROMOT, de maneira análoga ao PROCONVE, foram também estabelecidas fases com os intervalos de tempo entre a vigência de um determinado limite de emissão dado pela legislação e a entrada em vigor de novos limites mais restritivos. Nas fases foram contempladas inovações tecnológicas nos ciclomotores e similares que possibilitam a redução das emissões.

Foram as seguintes as fases do Programa:

- Fase 1, de 2003 a 2005, que estabeleceu os limites iniciais máximos de emissão de gases de escapamento para ciclomotores novos (veículos de duas rodas e seus similares, providos de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não excedesse a cinquenta centímetros cúbicos);

- Fase 2, de 2006 a 2008, com reduções drásticas dos limites estabelecidos pela 1ª fase, prevendo a redução de 83% na emissão de Monóxido de Carbono e de 60% na de Hidrocarbonetos e Óxido de Nitrogênio; e

- Fase 3, de 2009 em diante, que contemplou todos os modelos de ciclomotores, motociclos e veículos similares novos e veículos em produção. Nesta fase, também ocorreu uma redução significativa das emissões de poluentes sendo, em alguns casos, superiores a 50% dos limites previstos na fase anterior.

Segundo avaliação do Ministério do Meio Ambiente, os principais resultados alcançados pelo PROMOT mostraram grandes ganhos no

controle de emissão de poluentes por esses veículos. Em 2000, uma motocicleta nova emitia uma quantidade 16 vezes superior de monóxido de carbono que um veículo vendido na época (12 gramas por Km rodado contra 0,73 gramas de um automóvel). Já em 2006 esse índice baixou para 2,3 gramas por km em motos contra 0,33 gramas por km dos carros, baixando ainda mais a partir de 2009. Com a implantação do Programa, houve redução das emissões em cerca de 80% para o monóxido de carbono e 70% para os hidrocarbonetos.

De fato, o programa estabelecido pelo CONAMA foi um grande avanço, mas não o suficiente para solucionar a emissão de algumas categorias de veículos.

A partir de pesquisa em sites e blogs de usuários de motocicletas, percebe-se que a solução tecnológica mais apropriada até o momento, passa, de fato, pela adoção da injeção de combustível eletrônica, como propõe a proposição aqui em análise.

A injeção eletrônica é mais econômica e menos poluente que o carburador, pois, com seu uso, não há desperdício de combustível.

Entretanto, apesar das evidentes vantagens da injeção eletrônica, não convém que uma lei estabeleça a obrigatoriedade dessa ou de qualquer outra tecnologia, uma vez que as pesquisas não param e pode acontecer que, no momento mesmo em que esse projeto seja aprovado e sancionado, já haja um dispositivo que diminua ainda mais a emissão de poluentes.

Assim, apesar da importância do Projeto de Lei em análise, meu Voto é pela rejeição do Projeto de Lei nº 3.700, de 2008.

Sala da Comissão, em 22 de agosto de 2013.

Deputado SARNEY FILHO
Relator

III – PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 3.700/2008, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Sarney Filho. A Deputada Marina Santanna apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Penna - Presidente, Sarney Filho e Arnaldo Jordy - Vice-Presidentes, Augusto Carvalho, Giovani Cherini, Leonardo Monteiro, Márcio Macêdo, Marco Tebaldi, Marina Santanna, Oziel Oliveira, Ricardo Tripoli, Stefano Aguiar, Valdir Colatto, Dr. Paulo César, Givaldo Carimbão, Lira Maia e Moreira Mendes.

Sala da Comissão, em 11 de setembro de 2013.

Deputado PENNA
Presidente

VOTO EM SEPARADO DA DEPUTADA MARINA SANTANNA

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 e 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 a 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 porcentual 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, CO_2, 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 e 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, motociclos 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, motociclos e similares possuí 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 motociclos 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	95	99	79	76

carbono (CO)				
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 e 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 e realizados por intermédio do Ministério das Minas e Energia. Este planejamento e 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. N lei 6938 encontra-se no artigo 4º inciso IV, diz o texto:

"Art. 4° - 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 motociclos. 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 motociclos 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 ambientas na fixação de uma única tecnologia de injeção de combustíveis para motociclos, somos contrários ao Projeto e seu substitutivo.

Sala das Comissões 01 de julho de 2013.

Marina Santanna.
Deputada Federal PT/GO

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

I – RELATÓRIO

O presente Projeto de Lei nº 3.700, de 2008, é de autoria do nobre parlamentar Hermes Parcianello. Em seu art. 1º determina, como fica claro já em sua ementa, a obrigatoriedade de uso de injeção eletrônica em todas as motocicletas produzidas ou montadas no Brasil.

Em seu art. 2º, a proposição prevê que a lei entrará em vigor na data da sua publicação.

Distribuída, para análise do mérito, inicialmente apenas à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, o despacho original foi alterado, em atendimento a requerimento do Deputado Sarney Filho, de forma a incluir também a Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável. A proposição será apreciada, ainda, pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, nos termos do art. 54 do RICD. Caso aprovada nas Comissões, a matéria irá ao Senado Federal, pois tramita em caráter conclusivo.

Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, em reunião ordinária realizada em 11 de setembro de 2013, foi vencedor o voto do relator, pela rejeição da matéria.

Na presente Comissão, no prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Serei claro e breve em meu voto, contrário à proposição. Não obstante, quero registrar que me alegra ver matérias como esta, que buscam maneiras de acelerar o processo de transformação de nosso País em uma Nação que respeita e evita agressões ao meio ambiente. Nesse sentido, parabenizo o nobre Autor.

É fato que as motocicletas – aliás, todos os veículos motorizados de duas rodas, como bem destaca o texto da proposição em tela – poluem mais que os automóveis, em razão da não incorporação àqueles veículos de tecnologias já disponíveis e amplamente utilizadas nos automóveis, como é o caso da injeção eletrônica. A alegação, como ocorre com frequência, é que instalar tal dispositivo implicaria elevação do preço da motocicleta e, pois, prejuízo à população mais carente. Trata-se, porém, de alegação equivocada, e que permite, por exemplo, que os automóveis autorizados a circular em nosso País sejam muito mais poluentes que aqueles que trafegam na Europa ou na Califórnia.

Quero, mais uma vez, manifestar o meu decidido apoio a medidas que venham evitar danos ao meio ambiente.

Não obstante, não podemos concordar com a proposição em tela. A obrigatoriedade de se instalar injeção eletrônica em motocicletas não implica, infelizmente, redução na poluição emitida por essas máquinas. A regulagem de tal injeção – que não é tratada no projeto de lei em apreço – é central, e pode ser muito variada. Caso aprovada a proposição, poderíamos ter motocicletas e outros veículos de duas rodas com injeção eletrônica e poluição ainda maior!

Outra razão ainda nos orienta a votar contra a proposição e a recomendar que os nobres pares também assim se manifestem. Nesse aspecto, compartilho o voto do Dep. Sarney Filho, assim como o voto em separado da deputada Marina Sant'Anna. Ambos disseram, na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, serem contrários ao projeto. Ambos alegaram, com razão, que é contrário ao desenvolvimento do País fixar, em lei, uma tecnologia a ser utilizada. A rapidez do desenvolvimento tecnológico é evidência suficiente para que não sejam aprovadas leis com esse tipo de consequência.

Isso por que, ainda mais, a lei não viria congelar o desenvolvimento da tecnologia; esta continuaria a evoluir, mundo afora, enquanto

nós, no Brasil, ficaríamos, condenados a utilizar apenas aquela tecnologia prevista em lei.

Como disse, não há razão para nos alongarmos nesse voto, uma vez que são tão claras as razões para a rejeição da proposição.

Portanto, pelas razões apresentadas, **VOTAMOS PELA REJEIÇÃO DO PROJETO DE LEI Nº 3.700, DE 2008.**

Sala da Comissão, em 23 de outubro de 2013.

Deputado MARCO TEBALDI
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 3.700/2008, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Marco Tebaldi.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Ângelo Agnolin - Presidente, Marcelo Matos - Vice-Presidente, Antonio Balhmann, Carlos Roberto, José Augusto Maia, Luis Tibé, Renato Molling, Renzo Braz, Ronaldo Zulke, Rosinha da Adefal, Valdivino de Oliveira, Dr. Ubiali, Fernando Torres e Guilherme Campos.

Sala da Comissão, em 6 de novembro de 2013.

Deputado ÂNGELO AGNOLIN
Presidente

FIM DO DOCUMENTO