

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2008

(Do Sr. Antonio Carlos Mendes Thame)

Fixa limites de emissão de poluentes por motores de máquinas móveis não rodoviárias e veículos similares.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei fixa limites de emissão de poluentes por motores de máquinas móveis não rodoviárias e veículos similares.

Art. 2º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes por motores de máquinas móveis não rodoviárias e veículos similares, produzidos no País ou importados, conforme a seguinte faixa de potência de motor:

I – motores maiores ou iguais a 19 kW e menores que 37 kW de potência líquida:

- a) monóxido de carbono: 5,5 g/kWh;
- b) hidrocarbonetos mais óxidos de nitrogênio: 7,5 g/kWh;
- c) material particulado: 0,6 g/kWh;

II - motores maiores ou iguais a 37 kW e menores que 75 kW de potência líquida:

- a) monóxido de carbono: 5,0 g/kWh;
- b) hidrocarbonetos mais óxidos de nitrogênio: 4,7 g/kWh;

c) material particulado: 0,4 g/kWh;

III – motores maiores ou iguais a 75 kW e menores que 130 kW de potência líquida:

a) monóxido de carbono: 5,0 g/kWh;

b) hidrocarbonetos mais óxidos de nitrogênio: 4,0 g/kWh;

c) material particulado: 0,3 g/kWh;

IV – motores maiores ou iguais a 130 kW e menores ou iguais a 560 kW de potência líquida:

a) monóxido de carbono: 3,5 g/kWh;

b) hidrocarbonetos mais óxidos de nitrogênio: 4,0 g/kWh;

c) material particulado: 0,2 g/kWh.

Parágrafo único. As empresas produtoras ou importadoras de motores de máquinas móveis não rodoviárias e veículos similares têm o prazo de até três anos, a partir da data de publicação desta Lei, para o atendimento dos limites previstos no *caput*.

Art. 3º O não cumprimento das disposições desta Lei sujeita os infratores às sanções previstas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e seu regulamento.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Os graves problemas ambientais que enfrentamos têm sido bastante divulgados por toda a imprensa e já se tornaram sobejamente conhecidos por grande parte da população. A cada dia, fica mais evidente que o modelo de desenvolvimento adotado pelas sociedades recentes está muito longe de ser sustentável.

Sobretudo, crescem as evidências de que as emissões de gases resultantes da queima de combustíveis fósseis agravam o efeito estufa e as mudanças

climáticas em curso. Se nada for feito, as consequências do aquecimento global e das mudanças climáticas serão desastrosas para a humanidade. Até agora, a cobertura de gelo do Ártico foi reduzida em 20% e, na Antártida, que reúne 90% de todo o gelo da Terra, 7% desse total já foram perdidos.

Os cientistas prevêem um aumento na temperatura terrestre neste século entre 1,5°C e 5,8°C, o que levará ao aumento na incidência de eventos climáticos extremos. Na última década, os desastres naturais resultaram em US\$ 691 bilhões de prejuízos econômicos e 2,5 bilhões de vítimas, sendo 12,7 milhões de pessoas no Brasil. Outras consequências incluem o aumento da pobreza, da fome, das dificuldades de acesso à água e das doenças, como a dengue, a febre amarela e a malária, por exemplo, em níveis já preocupantes no Brasil.

Se nada for feito para conter as emissões de gases de efeito estufa, estas podem atingir o patamar de 40 bilhões de toneladas métricas equivalentes de dióxido de carbono em 2030, ou seja, o dobro da quantidade emitida em 1990. Parte desse aumento, ressalta informar, deve ser atribuído aos países emergentes, que passaram de 6,9 bilhões de toneladas em 1990, para 12,4 bilhões de toneladas em 2004.

Além da relação com o aquecimento global e as mudanças climáticas, a emissão de certos gases para a atmosfera ainda tem como resultado a poluição atmosférica, responsável por danos ambientais diversos e pelo agravamento de inúmeras doenças. Entre os gases causadores de poluição, destacam-se o monóxido de carbono, os hidrocarbonetos e os óxidos de nitrogênio, além de material particulado, provenientes, em grande parte, da queima de combustível por veículos automotores.

Para reduzir a poluição atmosférica, foi instituído, em 1986, o Programa Nacional de Controle de Poluição por Veículos Automotores (Proconve), por meio do qual foi possível uma redução na emissão de poluentes de veículos novos em cerca de 97%. Pode-se citar, como exemplo, que a emissão média de monóxido de carbono de um veículo passou de 54 gramas por quilômetro a 0,7 gramas por quilômetro. Além da grande vantagem ambiental, o Proconve propiciou a modernização e diversificação do parque industrial automotivo brasileiro, com o aporte de novos investimentos; a adoção, atualização e desenvolvimento de novas tecnologias; a melhoria da qualidade dos combustíveis automotivos; a formação de mão-de-obra técnica altamente especializada e a geração de empregos, entre outras.

Contudo, o Proconve destina-se unicamente a automóveis, ônibus e caminhões. Para motocicletas, foi instituído um programa específico, o Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares (Promot), em 2002. Resta, assim, a adoção de normas semelhantes para o controle de poluição

causado pelo segmento dos chamados veículos fora-de-estrada, que constituem fonte importante de emissões de monóxido de carbono, hidrocarbonetos, óxidos de nitrogênio e material particulado, entre outros poluentes. Esse segmento tem uma participação de 20% no consumo de óleo diesel combustível no País, segundo a Petrobras, o que torna o controle de poluição proveniente desses veículos ainda mais relevante.

Na Europa e nos Estados Unidos, já existe legislação de controle de poluição de máquinas móveis não rodoviárias desde 1998, com o estabelecimento níveis máximos de emissão a serem obedecidos segundo etapas. Em países emergentes como China e Coréia do Sul, esse controle já começou, com prazos rígidos para a equiparação aos padrões europeus e americanos.

O Brasil já dispõe de condições de também adotar normas para limitar as emissões de máquinas agrícolas e rodoviárias, empregadas na agricultura, na construção civil, na mineração e em atividades florestais. Este é o propósito do projeto de lei que ora apresentamos, que segue os limites fixados pela União Européia e Estados Unidos para a fase iniciada em 2006. Contamos, portanto, com seu aperfeiçoamento e rápida aprovação nesta Casa.

Sala das Sessões, em de março de 2008.

Deputado ANTONIO CARLOS MENDES THAME