



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.013-B, DE 2011

(Do Sr. Félix Mendonça Júnior)

Institui o Selo Pró-Ar e a certificação dos níveis de emissão de dióxido de carbono (CO₂) por veículos automotores; tendo parecer: da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, pela aprovação deste e da emenda apresentada na Comissão, com substitutivo (relator: DEP. RICARDO TRIPOLI); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste, do Substitutivo e da Emenda da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (relator: DEP. MARCELO ALMEIDA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL 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 – Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável:

- Emenda apresentada
- Parecer do Relator
- Substitutivo oferecido pelo Relator
- Parecer da Comissão

III – Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer do Relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que “dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores e dá outras providências”, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 11-A:

“Art. 11-A. Fica instituído o **Selo Pró-Ar**, com o objetivo de identificar os níveis de emissão de dióxido de carbono (CO₂) pelos veículos automotores.

§ 1º A concessão do Selo Pró-Ar será atribuição conjunta dos órgãos federais competentes do Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama) e do Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Sinmetro).

§ 2º Para a identificação pelo Selo Pró-Ar, os veículos leves serão classificados segundo as seguintes categorias:

I – categoria A: emissão de CO₂ de até 125g/Km;

II – categoria B: emissão de CO₂ entre 126 e 150g/Km;

III – categoria C: emissão de CO₂ entre 151 e 175g/Km;

IV – categoria D: emissão de CO₂ entre 176 e 200g/Km;

V – categoria E: emissão de CO₂ entre 201 e 225g/Km;

VI – categoria F: emissão de CO₂ entre 226 e 250g/Km;

VII – categoria G: emissão de CO₂ maior do que 250g/km.

§ 3º Os limites de emissão de CO₂ para a identificação pelo Selo Pró-Ar dos veículos pesados serão fixados por resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), no uso de suas atribuições fixadas pelo art. 8º, inciso VI, da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981.

§ 4º A identificação da categoria do veículo automotor constará de selo fixado no parabrisa de todos os veículos novos fabricados no país ou importados.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e vinte dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei traz incentivo importante para a redução da emissão de dióxido de carbono (CO₂) pelos diferentes tipos de veículos automotores. Cria o **Selo Pró-Ar**, que identificará os níveis de emissão de CO₂ pelos veículos automotores.

O Brasil conta, desde 1993, com uma lei específica direcionada ao controle da emissão de poluentes por veículos automotores, aeronaves e embarcações a Lei nº 8.723, aqui complementada mediante a inserção em seu texto da previsão do **Selo Pró-Ar**. Essa lei foi regulamentada por um conjunto relevante de resoluções do Conama.

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 também desde 1993, propomos a criação do **Selo Pró-Ar**.

Cabe perceber que a certificação e medida similares inserem-se no campo dos chamados instrumentos econômicos de política ambiental. Criam-se estímulos para a proteção do meio ambiente, sem recurso às normas do tipo comando e controle, que marcam exacerbadamente nossa legislação ambiental, a Lei nº 8.723/1993 inclusive.

Em face da grande relevância da proposta para a qualidade ambiental no país e a garantia de padrões sustentáveis de desenvolvimento, contamos, desde já, com sua rápida aprovação por esta Casa de Leis.

Sala das Sessões, em 15 de dezembro de 2011.

Deputado **FÉLIX MENDONÇA JÚNIOR**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 8.723, DE 28 DE OUTUBRO DE 1993

Dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

Art. 11. O uso de combustíveis automotivos classificados pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA como de baixo potencial poluidor será incentivado e priorizado, especialmente nas regiões metropolitanas.

Art. 12. Os governos estaduais e municipais ficam autorizados a estabelecer através de planos específicos, normas e medidas adicionais de controle da poluição do ar para veículos automotores em circulação, em consonância com as exigências do Proconve e suas medidas complementares. (*[“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 10.203, de 22/2/2001](#)*)

§ 1º Os planos mencionados no *caput* deste artigo serão fundamentados em ações gradativamente mais restritivas, fixando orientação ao usuário quanto às normas e procedimentos para manutenção dos veículos e estabelecendo processos e procedimentos de inspeção periódica e de fiscalização das emissões dos veículos em circulação. (*[Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.203, de 22/2/2001](#)* e retificado no DOU – Seção I – Eletrônico de 30/3/2001)

§ 2º Os Municípios com frota total igual ou superior a três milhões de veículos poderão implantar programas próprios de inspeção periódica de emissões de veículos em circulação, competindo ao Poder Público Municipal, no desenvolvimento de seus respectivos programas, estabelecer processos e procedimentos diferenciados, bem como limites e periodicidades mais restritivos, em função do nível local de comprometimento do ar. (*[Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.203, de 22/02/2001](#)*)

§ 3º Os programas estaduais e municipais de inspeção periódica de emissões de veículos em circulação, deverão ser harmonizados, nos termos das resoluções do Conama, com o programa de inspeção de segurança veicular, a ser implementado pelo Governo Federal, através do Contran e Denatran, ressalvadas as situações jurídicas consolidadas. (*[Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.203, de 22/02/2001](#)*)

.....

.....

LEI Nº 6.938, DE 31 DE AGOSTO DE 1981

Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte

Lei:

DO CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE.

Art. 8º Incluir-se-ão entre as competências do CONAMA:

I - estabelecer, mediante proposta da IBAMA, normas e critérios para o licenciamento de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras, a ser concedido pelos Estados e supervisionado pela IBAMA; ([Expressão “SEMA” alterada pela Lei nº 7.804, de 18/7/1989](#))

II - determinar, quando julgar necessário, a realização de estudos das alternativas e das possíveis conseqüências ambientais de projetos públicos ou privados, requisitando aos órgãos federais, estaduais e municipais, bem assim a entidades privadas, as informações indispensáveis para apreciação dos estudos de impacto ambiental, e respectivos relatórios, no caso de obras ou atividades de significativa degradação ambiental, especialmente nas áreas consideradas patrimônio nacional. ([Inciso com redação dada pela Lei nº 8.028, de 12/4/1990](#))

III - ([Revogado pela Lei nº 11.941, de 27/5/2009](#))

IV - homologar acordos visando à transformação de penalidades pecuniárias na obrigação de executar medidas de interesse para a proteção ambiental; (VETADO);

V - determinar, mediante representação da IBAMA, a perda ou restrição de benefícios fiscais concedidos pelo Poder Público, em caráter geral ou condicional, e a perda ou suspensão de participação em linhas de financiamento em estabelecimentos oficiais de crédito; ([Expressão “SEMA” alterada pela Lei nº 7.804, de 18/7/1989](#))

VI - estabelecer, privativamente, normas e padrões nacionais de controle da poluição por veículos automotores, aeronaves e embarcações, mediante audiência dos Ministérios competentes;

VII - estabelecer normas, critérios e padrões relativos ao controle e à manutenção da qualidade do meio ambiente com vistas ao uso racional dos recursos ambientais, principalmente os hídricos.

Parágrafo único. O Secretário do Meio Ambiente é, sem prejuízo de suas funções, o Presidente do CONAMA. ([Parágrafo único acrescido pela Lei nº 8.028, de 12/4/1990](#))

DOS INSTRUMENTOS DA POLÍTICA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE.

Art. 9º São instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente:

I - o estabelecimento de padrões de qualidade ambiental;

II - o zoneamento ambiental;

III - a avaliação de impactos ambientais;

IV - o licenciamento e a revisão de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras;

V - os incentivos à produção e instalação de equipamentos e a criação ou absorção de tecnologia, voltados para a melhoria da qualidade ambiental;

VI - a criação de espaços territoriais especialmente protegidos pelo Poder Público federal, estadual e municipal, tais como áreas de proteção ambiental, de relevante interesse ecológico e reservas; ([*Inciso com redação dada pela Lei nº 7.804, de 18/7/1989*](#))

VII - o sistema nacional de informações sobre o meio ambiente;

VIII - o Cadastro Técnico Federal de Atividades e Instrumentos de Defesa Ambiental;

IX - as penalidades disciplinares ou compensatórias ao não cumprimento das medidas necessárias à preservação ou correção da degradação ambiental.

X - a instituição do Relatório de Qualidade do Meio Ambiente, a ser divulgado anualmente pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis - IBAMA; ([*Inciso acrescido pela Lei nº 7.804, de 18/7/1989*](#))

XI - a garantia da prestação de informações relativas ao Meio Ambiente, obrigando-se o Poder Público a produzi-las, quando inexistentes; ([*Inciso acrescido pela Lei nº 7.804 de 18/07/1989*](#))

XII - o Cadastro Técnico Federal de atividades potencialmente poluidoras e/ou utilizadoras dos recursos ambientais. ([*Inciso acrescido pela Lei nº 7.804, de 18/7/1989*](#))

XIII - instrumentos econômicos, como concessão florestal, servidão ambiental, seguro ambiental e outros. ([*Inciso acrescido pela Lei nº 11.284, de 2/3/2006*](#))

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

EMENDA Nº 1/12

O Art. 11-A, § 4º, do Projeto de Lei Nº 3013 de 2011, passa a vigorar nos seguintes termos:

“Art. 11 – A.....

.....

§ 4º. A identificação da categoria do veículo automotor constará de selo colorido fixado no parabrisa de todos os veículos novos fabricados no país ou importados.

JUSTIFICATIVA

Em tudo concordante com o Projeto de Lei do ilustre deputado Félix Mendonça Júnior, a presente emenda insere no texto do § 4º do seu Art. 11 – A, o termo “colorido” para

que a identificação da categoria do veículo seja melhor percebida pelas pessoas, muitas delas com deficiência visual.

Creio que além de um algarismo, o selo Pró-Ar deva conter uma determinada cor para cada categoria fazendo com que a percepção visual seja imediata, otimizando o alcance dos objetivos do referido projeto.

Sala das Comissões, 3 de abril de 2012.

TAUMATURGO LIMA
Deputado Federal – PT/ACRE

I - RELATÓRIO

O nobre Deputado Félix Mendonça Júnior propõe, mediante o Projeto de Lei em epígrafe, a criação de um selo, denominado “Selo Pró-Ar”, que indique o nível de emissão de monóxido de carbono por veículos automotores.

O ilustre autor justifica a proposição afirmando que o selo vai estimular a proteção ao meio ambiente.

A proposição está sujeita a apreciação conclusiva pelas Comissões e será apreciada ainda pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No prazo regimental, foi apresentada uma emenda, de autoria do ilustre Deputado Taumaturgo Lima, propondo que o selo seja colorido para facilitar a comunicação do seu significado.

Foram inicialmente designados relatores os ilustres Deputados Augusto Carvalho e Stefano Aguiar, que apresentaram parecer com Substitutivo. Aberto prazo regimental para emendas aos Substitutivos, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Estamos de inteiro acordo com os Deputados Augusto Carvalho e Stefano Aguiar quando dizem, nos seus respectivos pareceres, que a proposição em comento é indiscutivelmente positiva e oportuna. De fato, a instituição

de um selo que indique, para o consumidor, o grau de emissão de poluentes atmosféricos de um veículo automotor vai, sem nenhuma dúvida, estimular a compra de carros menos poluentes, à semelhança dos resultados obtidos com o selo Procel, concedido pelo Programa Nacional de Conservação de Energia Elétrica, coordenado pelo Ministério de Minas e Energia.

A instituição do referido selo vai também estimular o setor automotivo a buscar tecnologias ambientalmente mais adequadas para o desenvolvimento de motores, veículos e combustíveis.

É importante observar que o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, desenvolveu um sistema de certificação das emissões dos veículos leves, denominado “Nota Verde”, que faz uso de uma metodologia que nos parece mais adequada do que aquela proposta na presente proposição, por dois motivos:

a) considera não apenas a emissão de monóxido de carbono (CO), mas também de hidrocarbonetos (NMHC), óxidos de nitrogênio (NOx) e dióxido de carbono (CO₂).

b) leva em consideração os limites de emissão desses poluentes estabelecidos na legislação em vigor, limites estes que vêm sendo periodicamente reduzidos no contexto do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE.

Estamos, portanto, em consonância com o relator que nos precedeu, encampando a proposta de substituição dos critérios propostos pelo nobre autor do projeto em comento pelos critérios adotados pelo IBAMA no “Nota Verde”.

Oportuna a emenda do Deputado Taumaturgo Lima, propondo que o selo seja colorido, o que certamente facilitará o entendimento do consumidor.

Nosso voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.013, de 2011 e da Emenda nº 01, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 7 de novembro de 2012.

Deputado RICARDO TRIPOLI

Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.013, DE 2011.

Institui o Selo Pró-Ar e a certificação dos níveis de emissão de poluentes por veículos automotores.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que “dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores e dá outras providências”, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 11-A:

“Art. 11-A. Fica instituído o Selo Pró-Ar, com o objetivo de identificar os níveis de emissão de gases poluentes pelos veículos automotores.

§ 1º A concessão do Selo Pró-Ar será atribuição conjunta dos órgãos federais competentes do Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama) e do Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Sinmetro).

§ 2º Para a identificação pelo Selo Pró-Ar, os veículos leves receberão até 5 estrelas verdes concedidas conforme a soma dos seguintes critérios:

I - por emissão de poluentes convencionais (Monóxido de Carbono - CO, Hidrocarbonetos - NMHC e Óxidos de Nitrogênio - NOx), considerando os limites estabelecidos na legislação em vigor:

a) modelo atendendo entre 80% e 100% do limite = 1 (uma) estrela;

b) modelo atendendo entre 60% e 80% do limite = 2 (duas) estrelas;

c) modelo atendendo abaixo de 60% do limite = 3 (três) estrelas;

II – 1 (uma) estrela por emissão de dióxido de carbono - CO₂, abaixo de 80 g/km, calculado a partir do valor de emissão homologado, descontando-se a parcela “etanol” (17,7% para E22 [gasolina com 22% de etanol anidro] e 100% para E100 [etanol puro]) e, no caso dos veículos a álcool ou flex, fazendo-se uma média entre a emissão com E22 e com E100;

III – 1 (uma) estrela para veículo movido a combustível renovável (flex ou dedicado), híbrido ou elétrico.

§ 3º Os limites de emissão de poluentes para a identificação pelo Selo Pró-Ar dos veículos pesados serão fixados por resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), no uso de suas atribuições fixadas pelo art. 8º, inciso VI, da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981.

§ 4º A identificação da categoria do veículo automotor constará de selo colorido fixado no para-brisa de todos os veículos novos fabricados no país ou importados.” (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor 120 (cento e vinte) dias após a data da sua publicação.

Sala da Comissão, em 7 de novembro de 2012.

Deputado RICARDO TRIPOLI
Relator

III – PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 3.013/2011, e da Emenda 1/2012 da CMADS, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Ricardo Tripoli.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Sarney Filho - Presidente, Arnaldo Jordy, Penna e Rebecca Garcia - Vice-Presidentes, Antônio Roberto, Felipe Bornier, Giovani Cherini, Irajá Abreu, Marcio Bittar, Ricardo Tripoli, Vilalba, Antonio Bulhões, Fernando Marroni e Lauriete.

Sala da Comissão, em 5 de dezembro de 2012.

Deputado SARNEY FILHO
Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

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

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)

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 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

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 3.013-A/2011, do Substitutivo da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável e da emenda apresentada na mesma Comissão, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Marcelo Almeida.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Décio Lima - Presidente, Mauro Benevides, Luiz Carlos e Carlos Bezerra - Vice-Presidentes, Alessandro Molon, Andre Moura, Antonio Bulhões, Arnaldo Faria de Sá, Benjamin Maranhão, Beto Albuquerque, Bonifácio de Andrada, Cesar Colnago, Danilo Forte, Delegado Protógenes, Dr. Grilo, Edson Silva, Eliseu Padilha, Esperidião Amin, Fabio Trad, Felipe Maia, Félix Mendonça Júnior, Heuler Cruvinel, Iriny Lopes, João Campos, João Paulo Cunha, João Paulo Lima, Jutahy Junior, Leonardo Picciani, Lourival Mendes, Luiz Couto, Luiz de Deus, Luiz Pitiman, Márcio França, Marcos Rogério, Mendonça Prado, Odair Cunha, Onofre Santo Agostini, Osmar Serraglio, Paulo Magalhães, Paulo Maluf, Renato Andrade, Ricardo Berzoini, Roberto Freire, Ronaldo Fonseca, Sandra Rosado, Sergio Zveiter, Taumaturgo Lima, Valtenir Pereira, Vicente Candido, Vieira da Cunha, Vilson Covatti, William Dib, Alberto Filho, Dudimar Paxiuba, Edmar Arruda, Fátima Bezerra, Gorete Pereira, João Dado, Luciano Castro, Marçal Filho, Márcio Macêdo, Nazareno Fonteles, Renan Filho, Sandro Alex e Walter Tosta.

Sala da Comissão, em 14 de agosto de 2013.

Deputado DÉCIO LIMA
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
