

08/12



CÂMARA DOS DEPUTADOS

DESARQUIVADO

APENSADOS

PROJETO DE LEI Nº 4.671 DE 1998

AUTOR:

(DO SR. JAIR MENEGUELLI)

Nº DE ORIGEM:

EMENTA:

Disciplina a instalação, uso e manutenção de sistemas de injeção de combustível, sondas de controle de mistura, conversores catalíticos, sistemas de escapamento de gases em veículos automotores e dá outras providências.

DESPACHO: 01/07/98 - (AS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO; DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

ENCAMINHAMENTO INICIAL:

AO ARQUIVO, EM 04/08/98

REGIME DE TRAMITAÇÃO ORDINÁRIA	
COMISSÃO	DATA/ENTRADA
/ /	/ /
/ /	/ /
/ /	/ /
/ /	/ /
/ /	/ /
/ /	/ /

PRAZO DE EMENDAS		
COMISSÃO	INÍCIO	TÉRMINO
/ /	/ /	/ /
/ /	/ /	/ /
/ /	/ /	/ /
/ /	/ /	/ /
/ /	/ /	/ /
/ /	/ /	/ /

DISTRIBUIÇÃO / REDISTRIBUIÇÃO / VISTA

A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 4.671, DE 1998
(DO SR. JAIR MENEGUELLI)



Disciplina a instalação, uso e manutenção de sistemas de injeção de combustível, sondas de controle de mistura, conversores catalíticos, sistemas de escapamento de gases em veículos automotores e dá outras providências.

(ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO; DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Projeto de Lei nº 4671 de 1998 (do Sr. Jair Meneguelli)

ORDINÁRIA

Disciplina a instalação, uso e manutenção de sistemas de injeção de combustível, sondas de controle de mistura, conversores catalíticos, sistemas de escapamento de gases em veículos automotores e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Nos veículos equipados originariamente com catalisadores, para exaustão dos gases provenientes do motor, deverá ser respeitado o limite máximo de 80.000 Km, para efeito de troca dos componentes ativadores das reações de conversão catalítica.

Art. 2º - A mudança para mais ou para menos do valor indicado no art. 1º, poderá ser efetivada mediante avanço técnico, comprovado pelo Órgão de Controle Ambiental, de âmbito federal; ou quem por ele designado para tal análise, desde que esta alteração implique na melhoria de performance do equipamento e/ou diminuição de seus custos de reposição.

§ 1º - Deverá ser oficiado ao CONTRAN, bem como aos diversos órgãos de controle ambiental das unidades federativas, as conclusões obtidas naquela análise, bem como os novos valores de referência para efeito de manutenção da frota circulante.

§ 2 – Para efeito de manutenção dos sistemas de catalisadores, originais nos veículos movidos à gasolina e álcool, conforme as normas impostas pelo PROCONVE, entenda-se todos os veículos produzidos a partir de 1992, sem prejuízo das demais atualizações nos sistemas de controle de mistura de combustível (sondas lambda) e sistemas de injecão de combustível.

Art. 3º - Ficam obrigados todos os veículos novos movidos a gasolina ou álcool, produzidos no Brasil ou importados, oferecerem como equipamento original de fábrica, sistema completo de injeção de combustível, sondas lambda, de controle de mistura e sistemas de conversão catalítica de escapamento de gases.

Art. 4º - Os veículos movidos a álcool ou gasolina, fabricados sem os equipamentos de injeção eletrônica, sonda lambda e catalisador de escapamento, terão prazo máximo de 2 anos para atualizarem seus sistemas, com vistas a se enquadrarem aos requisitos de emissão de gases, propostos pelo PROCONVE.



Art. 5º - Os sistemas colocados à disposição do público, para atualização dos veículos movidos a álcool e gasolina, deverão ser idênticos aos oferecidos em veículos de mesma geração técnica.

§ 1º - Os veículos de geração técnica, anterior ao PROCONVE, deverão ter solução técnica amplamente divulgada e nos meios de comunicação e produzir eficácia, em termos de emissão de poluentes e consumo de combustíveis.

§ 2º - A solução técnica, de que trata o parágrafo anterior, deve ser dada pelo fabricante, seu sucessor, ou quem por ele designado, devendo ser homologada pelo **Órgão Federal de Controle Ambiental** e fiscalizada pelos órgãos estaduais a ele subordinados.

Art. 6º - Todos os veículos movidos a diesel, novos, deverão possuir, num prazo de 5 anos, sistemas de injeção de combustível e filtros, que permitam seu enquadramento dentro de normas específicas de emissão de gases.

Art. 7º - Todos os veículos, movidos à diesel novos e com capacidades superior a duas toneladas deverão, num prazo máximo de 12 meses, ter os seus sistemas de escapamento de gases redimensionados e dirigidos para cima, em altura nunca inferior à cabine do motorista.

§ Único - Os veículos a diesel usados, que se enquadrem nas mesmas características, terão 24 meses para adaptarem seus sistemas de escapamento de gases, dentro da mesma norma.

Art. 8º - Caberá ao Conselho Nacional de Trânsito - Contran:

a. - Definir e divulgar, as características gerais do **Documento de Controle de Sistema Automotivos**, o qual deverá, necessariamente, obedecer às melhores e mais modernas técnicas de segurança, como forma de evitar sua falsificação.

§ Único - O documento deve possuir campos próprios onde será mencionada as características de vida útil, para cada sistema existente, devendo estas serem expressas através da quilometragem e/ou tempo máximo de sua utilização, contendo também o tipo do equipamento e sua marca conhecida.

b - Receber as conclusões emanadas, do Órgão de Controle Ambiental, de âmbito federal, orientando os diversos órgãos estaduais a ele subordinados, quanto às características dos novos sistemas colocados no mercado, bem como seus fabricantes, devendo estas características, serem respeitadas para efeito da fiscalização.

c - Estabelecer as sanções, multas e punições decorrentes da falta de manutenção dos sistemas instalados nos diversos tipos de veículos, desde que dentro dos limites estabelecidos pelas lei.



d - Definir as penalidades decorrentes das adulterações de odômetros, tacógrafos e demais equipamentos originais e/ou documentos, uma vez que estas prejudiquem, ou induzam a erros de conclusão por parte da fiscalização, quanto aos níveis efetivos de emissão de gases.

Art. 9º - Caberá aos órgãos de fiscalização ambiental, em cada unidade da federação:

- a. Homologar a competência técnica das empresas que se propuserem fabricantes dos diversos sistemas de que trata esta lei.
- b. Criar estrutura de códigos, para controlar cada lote do **Documento de Controle de Sistemas Automotivos**, impressos dentro de sua jurisdição territorial.
- c. Autorizar a impressão de cada lote do **Documento de Controle de Sistemas Automotivos**.
- d. Manter registro de manutenção inicial e final, solicitada para cada lote impresso, bem como do respectivo código de autorização.

§ Único - Compete exclusivamente aos fabricantes devidamente homologados, solicitar as autorizações para impressão do **Documento de Controle de Sistemas Automotivos**.

Art. 10º - Caberá aos diversos fabricantes:

- a. Definir no corpo do **Documento de Controle de Sistemas Automotivos**, as características de sua própria identificação, tais como marcas, logotipos e mensagens institucionais, desde que não firmaram as determinações emanadas pelo Contran;
- b. Solicitar ao órgão de fiscalização ambiental de seu Estado, a autorização para impressão do **Documento de Controle de Sistemas Automotivos**, no qual deverá constar impressão, no rodapé, a numeração inicial e final do lote, bem como o número da referida autorização;
- c. Enviar junto com cada lote de sistemas fornecidos ao mercado de reposição e/ou manutenção, número igual de **Documento de Controle de Sistemas Automotivos**, mencionados no corpo na nota fiscal, as quantidades enviadas, bem como a numeração inicial e final;
- d. Treinar e atualizar em seus aspectos técnicos e legais a sua rede de revendedores e/ou instaladores autorizados, os orientando acerca do correto preenchimento do **Documento de Controle de Sistemas Automotivos**.



Art. 11º - Caberá ao revendedor ou instalador dos sistemas:

- a. Preencher no corpo do **Documento de Controle de Sistemas Automotivos**, os dados do veículo para o qual o equipamento foi fornecido e devidamente instalado, bem como datar, assinar e identificar-se, através de carimbo constando o nome de seu estabelecimento e telefone;
- b. Manter-se atualizado em todos os aspectos técnicos que envolvam a troca e/ou manutenção dos sistemas instalados nos diversos tipos de veículos.

Art. 12 - Caberá ao proprietário do veículo:

- a. Providenciar a correta manutenção dos sistemas instalados em seu veículo, respeitando os prazos e quilometragens estipulados pelos fabricantes dos equipamentos;
- b. Manter em seu poder o **Documento de Controle de Sistemas Automotivos**, apresentando-o ao agente de fiscalização do trânsito e/ou controle de poluição ambiental, quando o for solicitado;
- c. Ao revender o seu veículo, entregar o **Documento de Controle de Sistemas Automotivos**, ao novo proprietário, juntamente com os demais documentos da praxe legal.

§ Único – Ao veículo que não tenha iniciado o ciclo de manutenção, em seus sistemas de emissão de gases, não será exigido o **Documento de Controle de Sistemas Automotivos**, ficando a fiscalização restrita à averiguação dos seus odômetros e medição em seus níveis reais de performance.

Art. 13º - Caberá ao órgão de fiscalização do trânsito, em cada unidade da federação:

- a. Promover ao seu próprio critério, ou a pedido de autoridade competente, inspeções regulares nos veículos, aferindo os níveis de emissão de gases e a correta manutenção dos sistemas;
- b. Aplicar as multas, sanções e/ou penalidades definidas pelo Contran, seja pela falta de manutenção dos sistemas e/ou adulteração de odômetros e demais dispositivos necessários à determinação da vida útil do equipamento;

§ 1º - O **Documento de Controle de Sistemas Automotivos** de que trata esta lei só será expedido após o veículo realizar o primeiro procedimento de manutenção em seus sistemas de controle de emissão de gases e a partir daí nos termos ditados pelo **Contran**;



§ 2º - Sob nenhum argumento a simples verificação dos odômetros originais, poderá se sobrepor às conclusões obtidas através de medições reais de performance dos sistemas, para efeito da aplicação de multas, sanções e penalidades;

§ 3º - As multas, sanções e penalidades deverão ser aplicadas pela ausência do **Documento de Controle de Sistemas Automotivos**, pela aferição da performance dos sistemas instalados no veículo, ou pela constatação de adulteração dos odômetros originais;

§ 4º - Uma vez gerada a multa, seção ou penalidade, o agente de fiscalização do trânsito deverá informar se decorreu de queda de performance do sistema e, neste caso, mencionar os níveis de emissão obtidos através de medição, ou pela adulteração de odômetros originais, ou ainda pela ausência do **Documento de Controle de Sistema de Automotivos**.

Art. 14º - Caberá ao órgão de controle ambiental em cada unidade da federação:

- a. Aferir a capacidade técnica e industrial dos fabricantes dos diversos sistemas de que trata a lei, bem como da qualidade dos produtos oferecidos no mercado sob sua jurisdição territorial;
- b. Definir os critérios de treinamento da rede prestadora de serviço de revenda/instalação dos sistemas aqui mencionados;
- c. Proceder, juntamente com a autoridade policial competente, a fiscalização dos veículos em trânsito, fornecendo os meios e/ou treinando equipes, para efetuar medições de performance real, dos sistemas instalados na frota circulante;
- d. Coordenar os esforços de conscientização dos proprietários de veículos automotores quanto aos prejuízos decorrente da falta de manutenção dos sistemas de controle de emissões.

Art. 15º - Caberá aos Órgãos Estaduais de Fiscalização de Trânsito em conjunto com os Órgãos Estaduais de Controle do Meio Ambiente fiscalizar a frota em todos os aspectos definidos nesta lei.

Art. 16º - O ato de fiscalização dos veículos inclui, necessariamente, todo o sistema de exaustão de gases, filtros e catalisadores nele instalados, bem como a medição dos níveis de emissão, dentro dos parâmetros fixados pelo PROCONVE e demais portarias pertinentes, emitidas pelo CONTRAN, pelo Órgão Federal de Controle Ambiental e seus diversos órgãos subordinados, no âmbito dos Estados.



Justificativa

A questão dos sistema de injeção de combustíveis, suas sondas de controle de mistura (sondas lambda), conversores catalíticos e sistemas de escapamento de gases afetam diretamente a indústria automotiva e os consumidores de seus produtos, desdobrando-se para as temáticas do meio ambiente, saúde pública, nível de atividade econômica e atribuição de novas responsabilidades para o próprio poder público.

A aprovação e implementação dos termos do PROCONVE foi um sucesso relativo, pois a indústria cumpriu sua parte e atualizou o patamar tecnológico de seus produtos. Entretanto, atualmente a sociedade se ressente de legislação específica que regulamente a manutenção dos sistemas instalados nos veículos produzidos no Brasil a partir de 1992.

A falta desta legislação desobriga os proprietários a manter corretamente seus veículos e engessa o poder público, no que diz respeito à fiscalização da frota circulante, o resultado tem sido o sucateamento dos equipamentos e o aumento gradativo e constante dos níveis de poluição do ar.

Os sistemas instalados nos veículos movidos a diesel representam prejuízo adicional para o meio ambiente, pois além dos compostos químicos produzidos na queima do combustível, há que se ressaltar a alta concentração de material particulado lançado na atmosfera. Isto reflete um descompasso tecnológico entre os sistemas disponíveis para motores movidos a diesel e os demais existentes no mercado, jogando por terra qualquer esforço no sentido de diminuir os níveis totais de emissão de poluentes.

A somatória destes fatores subverte frontalmente o espírito do PROCONVE, aprovado sob a égide da melhoria técnica da frota e diminuição dos níveis de poluição ambiental.

Portanto, cabe ao legislativo retomar a iniciativa nestas questões, recolocando-a em seus parâmetros originais, sob pena de conivir com uma realidade que afeta a qualidade de vida e a saúde pública nas regiões metropolitanas e nas grandes cidades.

É neste sentido que ressaltamos a importância do projeto de lei apresentado, para o qual contamos com o apoio dos nobres Parlamentares desta Casa, para que possamos assegurar a sua aprovação.

Sala das Sessões, 30 de junho de 1998

Deputado Jair Menegueli

01/07/98



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 4.671/98

Nos termos do art. 119, *caput*, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 30/10/98, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 11 de novembro de 1998


Ruy Omar Prudêncio da Silva
Secretário



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Defiro, nos termos do art. 105, Parágrafo Único, do RIC
o desarquivamento das seguintes proposições: PL
371/97, PL's: 691/95, 2987/97, 3456/97, 4205/9
4495/98, 4671/98, 4863/98. Publique-se.

Em 25/02/99

PRESIDENTE

Requerimento Nº de 1999
(Do Sr. Jair Meneguelli)

*Requer o desarquivamento
de proposições*



Senhor Presidente,

Nos termos do art. 105, parágrafo único, do Regimento Interno desta Casa, requeiro a V. Exa. o desarquivamento dos projetos de lei de minha autoria, abaixo relacionados:

- . PDC 371/97
- . PL 691/95
- . PL 2987/97
- . PL 3456/97
- . PL 4205/98
- . PL 4495/98
- . PL 4671/98
- . PL 4863/98

Sala das Sessões, 25 de fevereiro de 1999

Jair Meneguelli
Deputado Federal



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 4.671/98

Nos termos do art. 119, *caput*, I,c/c art. 166 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 23/03/99, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 29 de março de 1999

Ruy Omar Prudêncio da Silva
Secretário



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI N° 4.671, DE 1998

Disciplina a instalação, uso e manutenção de sistemas de injeção de combustível, sondas de controle de mistura, conversores catalíticos, sistemas de escapamento de gases em veículos automotores e dá outras providências.

Autor: Deputado Jair Meneguelli

PARECER VENCEDOR

O projeto propõe medidas concretas para disciplinar a instalação, uso e manutenção de equipamentos de redução e controle da emissão de poluentes por veículos automotores.

Propõe o limite máximo de 80.000 Km para efeito de troca dos catalizadores, prevendo a mudança da quilometragem indicada quando do avanço técnico, comprovado pelo Órgão de Controle Ambiental.

O projeto referencia-se nas normas impostas pelo PROCONVE, ou seja, obrigatórias para os veículos produzidos a partir de 1992.

Obriga a todos os veículos novos movidos a gasolina ou álcool, oferecerem como equipamento original de fábrica, o sistema completo de controle de escapamento de gases. Os demais terão prazo de dois anos para atualizarem seus sistemas.

Dá o prazo de cinco anos para que os veículos movidos a diesel, novos, possuam sistemas de injeção de combustível e filtros, e para aqueles que possuam capacidade superior a duas toneladas dá o prazo de 12 meses para terem seus sistemas de escapamento de gases redimensionados e dirigidos para cima.

Define como competência do Conselho Nacional de Trânsito definir e divulgar as características gerais do Documento de Controle de Sistema



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado CARLOS SANTANA - PT/RJ

Automotivos, mencionados neste as características de vida útil, para cada sistema existentes.

Define as obrigações do Contran, dos órgãos de fiscalização ambiental, dos diversos fabricantes, dos revendedores ou instaladores dos sistemas, do proprietário do veículo e dos órgãos de fiscalização de trânsito em cada unidade da federação, quanto a promoção, operação, cumprimento e fiscalização do Documento de Controle de Sistemas Automotivos.

O autor do projeto muito bem o justifica ao destacar o quanto a “questão dos sistemas de injeção de combustíveis, suas sondas de controle de mistura, conversores catalíticos e sistemas de escapamento de gases afetam diretamente a indústria automotiva e os consumidores de seus produtos, desdobrando-se para as temáticas do meio ambiente, saúde pública, nível de atividade econômica e atribuição de novas responsabilidades para o próprio poder público.”

O presente projeto de Lei está em consonância com a responsabilidade assumida pelo governo brasileiro, na Eco Rio 92, e que, diga-se de passagem, é responsabilidade de todos os brasileiros, de construção da Agenda 21 para o nosso país e para cada uma das unidades da federação.

A garantia hoje da qualidade de vida nas nossas cidades passa necessariamente por uma legislação específica que regulamente a manutenção dos sistemas instalados nos veículos produzidos no país a partir de 1992. Ressalta-se que esta é a data proposta pelo projeto, não atingindo portanto, como argumentou o Exmo. Sr. Relator, a “velha geração de automóveis”.

Testemunhamos o avanço tecnológico em diversas áreas, inclusive a automotiva, e não temos porque não exigir dos fabricantes que se utilizem de tais avanços e aprimoramentos para diminuir efetivamente os níveis totais de emissão de poluentes em nossas cidades, e, por que não, o próprio custo de tais equipamentos.

O projeto propõe prazos exequíveis e que permitem uma adequação planejada de todos os setores e órgãos citados e envolvidos corresponsavelmente na implantação do disciplinamento proposto. Portanto não podemos concordar com a afirmação do Exmo. Sr. Relator de que o projeto seria inexecuível.

O Exmo. Sr. Relator menciona o fato de que “somente no início deste ano o DENATRAN conseguiu concluir a implantação do RENAVAM - Registro Nacional de Veículos Automotores - com abrangência nacional”, como argumento para a não implementação do Documento de Controle de Sistema Automotivos. Pois nós utilizamos o mesmo fato para ressaltar o quanto estamos já em condições de assumirmos em nosso país os mecanismos necessários a inspeção veicular e ao controle da qualidade dos veículos enfocados no presente projeto.

Repetimos: ao aprovarmos este projeto não estaremos fazendo nada além de cumprirmos preceitos acordados e assinados juntamente com outras



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado CARLOS SANTANA - PT/RJ

nações. Preceitos estes gravados na Carta Magna brasileira, em seu Art. 225, onde lemos:

- "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."

Destacamos do texto constitucional o dever de defendermos o meio ambiente e preservá-lo para as presentes e futuras gerações. Nossas cidades, principalmente as metrópolis, não suportam mais a ausência de controle de poluentes, que cotidianamente são lançados na atmosfera e se acumulam enquanto problema ambiental e à saúde daqueles que vivem nas cidades, ou seja, a imensa maioria de brasileiros.

O Exmo. Sr. Relator entendeu como objeto deste projeto a frota toda de veículos, e multiplicou a metade desse número por R\$1.000,00, chegando a um custo de 10 bilhões de reais para a conversão dessa frota "para as tecnologias mais atuais de injeção eletrônica e de catalizadores". Mesmo que estivesse correto (já vimos que não se trata de toda a frota), os custos da degradação do meio ambiente e da saúde da população, sem falar nas deseconomias geradas pela poluição urbana, são imensamente maiores.

Mais uma vez não podemos deixar de utilizar dos mesmos argumentos do Exmo. Sr. Relator para nos contrapormos às suas conclusões. Pois só podemos louvar um projeto que promova empregos, através da instalação de oficinas, postos de inspeção e fornecimento de peças, além dos investimentos em informática e sua democratização. Empregos gerados na defesa e preservação do meio ambiente.

Finalmente, destacamos como uma das grandes contribuições do presente projeto de lei à sociedade brasileira, a referência que faz a todos os agentes que interagem com o assunto em questão. Ao mencionar todos, quais sejam: o Contran, os órgãos de fiscalização ambiental, os diversos fabricantes, os revendedores ou instaladores dos sistemas, o proprietário do veículo e os órgãos de fiscalização de trânsito em cada unidade da federação, e ao definir com clareza as obrigações de cada um deles, formata a estrutura de corresponsabilização que garantirá o êxito da Lei proposta.

Nesse sentido, votamos pela aprovação do Projeto de Lei Nº4.671, conforme apresentado.

Sala das Comissões, 23 de junho de 1999

CARLOS SANTANA
Relator do vencedor



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI N° 4.671-A, DE 1998

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 4.671/98, contra os votos dos Deputados Chico da Princesa e Domiciano Cabral, nos termos do parecer do Deputado Carlos Santana, designado relator do vencedor. O parecer do primitivo relator passou a constituir voto em separado.

Estiveram presentes os seguintes Deputados:

Marcelo Teixeira - Presidente, Raimundo Colombo e Chico da Princesa - Vice-Presidentes, Eliseu Resende, Ildefonço Cordeiro, Lael Varella, Domiciano Cabral, Edinho Araújo, Glycon Terra Pinto, Hermes Parcianello, Aloízio Santos, Chiquinho Feitosa, Feu Rosa, Luís Eduardo, Ricarte de Freitas, Romeu Queiroz, Carlos Santana, Luiz Sérgio, Philemon Rodrigues, Wellington Dias, Airton Cascavel, Paulo de Almeida, Wanderley Martins, Pedro Chaves, Eujálio Simões, José Borba, Barbosa Neto, Dr. Héleno, Almeida de Jesus e José Carlos Elias.

Sala da Comissão, em 23 de junho de 1999

Deputado MARCELO TEIXEIRA
Presidente



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI N° 4.671, DE 1998

Disciplina a instalação, uso e manutenção de sistemas de injeção de combustível, sondas de controle de mistura, conversores catalíticos, sistemas de escapamento de gases de veículos automotores e dá outras providências

Autor: Deputado **JAIR MENEGUELLI**

VOTO EM SEPARADO

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 4.671, de 1998, de autoria do ilustre **Deputado Jair Meneguelli** propõe, em resumo, disciplinar a instalação e a manutenção de equipamentos de redução e controle da emissão de poluentes por veículos automotores.

O projeto impõe uma série de obrigações aos órgãos federal e estaduais de trânsito, aos fabricantes e proprietários de veículos, as quais resumimos a seguir.

1 – Os componentes ativadores das reações de conversão catalítica dos veículos originalmente equipados com catalizadores deverão ser trocados, no máximo, a cada 80.000 km.

2 – Todos os veículos novos, movidos a gasolina ou álcool, de fabricação nacional ou importados, devem ser equipados originalmente com sistema de injeção



eletrônica de combustível, sondas lambda para controle de mistura ar combustível e catalizador de escapamento de gases.

3 – Estabelece o prazo de dois anos para que os veículos em uso, movidos a gasolina ou álcool, não dotados de sistema de injeção eletrônica de combustível, sondas lambda para controle de mistura ar combustível e catalizador de escapamento de gases, tenham instalados esses equipamentos, enquadrando-se nas exigências de emissão máxima de poluentes estabelecidas pelo PROCONVE – Programa de Controle da Poluição por Veículos Automotores.

4 – A solução técnica para adaptação dos veículos deve ser dada pelos respectivos fabricantes, seus sucessores ou outra entidade por eles designada.

5 – A solução técnica para adaptação dos veículos deverá ser homologada pelo órgão federal de meio ambiente (no caso o IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis).

6 – Estabelece o prazo de cinco anos para que todos os veículos movidos a óleo diesel tenham instalados sistemas de injeção de combustível e filtros que possibilitem seu enquadramento em “normas específicas de emissão de gases”.

7 – Estabelece que, no prazo de 12 meses, todos os veículos novos movidos a óleo diesel com capacidade de carga superior a duas toneladas deverão ter as saídas dos escapamentos dirigidas para o alto e em altura não inferior à cabine do motorista; os veículos usados e da mesma categoria deverão ser adaptados no prazo de 24 meses.

8 – Incumbe ao Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN:

- a) definir e divulgar as características de um “Documento de Controle de Sistemas Automotivos, o qual deverá obedecer à melhores e mais modernas técnicas de segurança, como forma de evitar sua falsificação”;
- b) receber as conclusões do órgão federal de meio ambiente no que se refere ao controle da poluição por veículos automotores e divulgar essa orientações aos órgãos estaduais de trânsito e aos fabricantes de veículos;



- c) estabelecer sanções e multas decorrentes da falta de manutenção dos equipamentos de controle da poluição instalados nos veículos;
- d) definir penalidades decorrentes da adulteração de odômetros, tacógrafos e outros equipamentos originais dos veículos, que impeçam a sua correta fiscalização ou induzam a conclusões falsas.

9 – Incumbe aos órgãos estaduais de meio ambiente:

- a) homologar a capacidade técnica das empresas fabricantes dos equipamentos de que trata a lei;
- b) criar sistema de códigos de controle de cada lote do “Documento de Controle de Sistemas Automotivos”, impresso em sua respectiva jurisdição;
- c) autorizar a impressão dos “Documentos de Controle de Sistemas Automotivos”;
- d) manter os registros de manutenção dos veículos, de acordo com os “Documentos de Controle de Sistemas Automotivos” emitidos.

10 – Incumbe aos fabricantes de veículos:

- a) solicitar as autorizações para impressão dos “Documentos de Controle de Sistemas Automotivos”;
- b) definir no corpo dos “Documentos de Controle de Sistemas Automotivos” sua própria identificação;
- c) enviar, com cada “kit” de equipamentos de controle da poluição veicular (seja em veículo novo, seja para conversão, reposição ou manutenção) o respectivo “Documento de Controle de Sistemas Automotivos”;
- d) treinar e manter tecnologicamente atualizada sua rede de revendedores e instaladores, inclusive quanto ao correto preenchimento do “Documento de Controle de Sistemas Automotivos”.

11 – Incumbe aos revendedores de veículos ou instaladores ou mantenedores de equipamentos de controle de poluição de veículos automotores:



- a) o preenchimento do “Documento de Controle de Sistemas Automotivos” relativo a cada veículo novo vendido, adaptado ou em tenha sido efetuada manutenção;
- b) manterem-se atualizados tecnicamente sobre os equipamentos de controle da poluição por veículos automotores.

12 – Incumbe aos proprietários de veículos:

- a) o porte obrigatório do “Documento de Controle de Sistemas Automotivos”, devendo, sempre que solicitados, apresentá-lo aos agentes de fiscalização de trânsito e de meio ambiente;
- b) realizar a manutenção adequada dos equipamentos de controle da poluição de seus veículos;
- c) ao revender o veículo, transferir ao novo proprietário o “Documento de Controle de Sistemas Automotivos” devidamente atualizado.

13 – Incumbe aos órgãos estaduais de fiscalização de trânsito (DETRANs):

- a) promover as inspeções veiculares, de acordo com critérios próprios ou mediante solicitação de autoridade competente, aferindo os índices de emissão de poluentes dos veículos;
- b) aplicar multas e sanções pelo descumprimento da lei e de normas dela derivadas, inclusive pela falta do “Documento de Controle de Sistemas Automotivos”;
- c) manter os registros da situação de cada veículo, em termos da conformidade com os limites de emissão de poluentes.

14 – Incumbe aos órgãos estaduais e do Distrito Federal de meio ambiente:

- a) definir os critérios para treinamento da rede prestadora de serviços encarregada de realizar a instalação e a manutenção dos equipamentos de controle da poluição por veículos automotores;
- b) proceder, em conjunto com as autoridades de trânsito, a fiscalização da emissão de poluentes pelos veículos;



- c) aferir a capacidade técnica de fabricantes, revendedores, instaladores e mantenedores dos equipamentos de controle da poluição por veículos automotores;
- d) coordenar o desenvolvimento de processo de conscientização dos proprietários de veículos sobre a necessidade e importância do controle da poluição pelos veículos.

Resumindo, o projeto cria toda uma série de obrigações e procedimentos paralelos ao que dispõem o Código de Trânsito Brasileiro e a Lei nº 8.723, de 1993, que “dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores, e dá outras providências”, por meio do PROCONVE – Programa de Controle da Poluição por Veículos Automotores que, desde 1992, vem sendo regulamentado pelo Conselho nacional de Meio Ambiente – CONAMA e desenvolvido e implementado pelo IBAMA.

O projeto cria também uma novo documento, de porte obrigatório, para os veículos automotores.

Cabe-nos pronunciar sobre o mérito do projeto, nos termos do inciso XIV do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

II - VOTO DO RELATOR

A poluição decorrente de emissões de gases e material particulado por veículos automotores é um problema antigo e crescente nas grandes cidades. No Brasil, o exemplo mais marcante desse problemas está na cidade de São Paulo, onde, desde início da década de 70, sucedem-se as situações de emergência, quando os níveis de poluição do ar ultrapassam os limites toleráveis para a saúde humana.

Esse é um problema mundial. Todas as grandes metrópoles sofrem, de alguma forma, das consequências da poluição do ar. Em alguma delas, principalmente as localizadas em países em desenvolvimento, como México, Teerã, Pequim e Santiago, o problema tem-se revelado praticamente insolúvel, pois à poluição por veículos automotores acrescentam-se as emissões oriundas de fábricas e de usinas térmicas para geração de energia



elétrica, com base em combustíveis fósseis. As condições atmosféricas adversas, com freqüência de inversões térmicas – como é o caso de São Paulo – contribuem, também, para o agravamento do problema.

As consequências maléficas da poluição do ar são óbvias. Afeta a saúde humana, causando afecções das vias respiratórias, principalmente em crianças e idosos, onerando sobremaneira os sistemas públicos de saúde. Danificam equipamentos públicos e afetam florestas e plantações, em decorrência de chuvas ácidas. Em termos mundiais, a poluição do ar é responsável pela formação do “efeito estufa” que, segundo indicam estudos científicos, está aumentando a temperatura média de nosso planeta e pode levar a situações catastróficas em futuro próximo.

Pesquisas, baseadas na proporcionalidade do consumo de combustíveis, apontam os veículos automotores como responsáveis por uma parcela substancial da poluição do ar nas áreas urbanas.

É pertinente, portanto, a preocupação com o tema e a iniciativa do ilustre Deputado Jair Meneguelli.

No entanto, ao estudar a proposição, verificamos que existem óbices de ordem técnica, legal e constitucional que inviabilizam sua aplicação prática e, portanto, sua aprovação.

A preocupação com as emissões de gases e material particulado (poeira, góticas, etc.) por motores de veículos não é recente no Brasil. Tanto é que, em 18 de junho de 1986, o recém instalado do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, emitiu a Resolução nº 018/86, pela qual foi instituído o Programa Nacional de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE. Dessa resolução originou 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”.

O PROCONVE estabeleceu metas de redução de emissão de poluentes pelos motores de veículos novos, tanto ciclo Otto (gasolina), como ciclo Diesel (óleo diesel). Periódica e regularmente o CONAMA vem atualizando as metas do programa, as quais têm sido



rigorosamente atendidas pela indústria automotiva brasileira e, também, pelos veículos importados.

A componente ambiental foi introduzida no Código de Trânsito Brasileiro, recentemente estabelecido pela Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, o qual, em seu art. 104 estabelece que “os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído”.

O Código de Trânsito Brasileiro, portanto, confirma e absorve os propósitos e as determinações do PROCONVE, que é um dos programas de controle de poluição em atividade efetiva mais antigos do Brasil.

A partir de 1992, quando os veículos fabricados no Brasil passaram a atender às prescrições do PROCONVE e, progressivamente, foram dotados de sistemas de injeção eletrônica e de catalizadores para quebra das cadeias carbônicas dos gases de escapamento, os progressos conseguidos nesse setor têm sido notáveis.

Para se ter uma idéia, levantamentos efetuados pela CETESB – Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental do Estado de São Paulo - mostram que, em 1997, os índices de emissão dos veículos novos reduziram-se a menos de um décimo do que eram em 1992, tanto para veículos movidos por motores à gasolina, como à óleo diesel. As metas estabelecidas pelo PROCONVE têm sido rigorosamente atingidas, mesmo considerando as dificuldades em relação à qualidade e à padronização dos combustíveis de que dispomos.

A qualidade dos combustíveis de que dispomos constitui um grave limitante para a redução das emissões de gases poluentes e material particulado poluentes pelos motores de veículos no Brasil. Nossa gasolina e nosso óleo diesel contêm elevados teores de enxofre, várias vezes superiores aos presentes nos mesmos combustíveis vendidos nos mercados norte-americano, europeu ocidental e japonês. Os combustíveis, notadamente a gasolina, não têm um padrão constante de qualidade, variando de região para região e ao longo do tempo.

Um exemplo é o teor de mistura de álcool anidro na gasolina, fixado em lei em 22%, mas que varia de acordo com a localidade e com a disponibilidade de álcool. A falta



de um padrão constante para os combustíveis dificulta a regulagem dos motores e faz com que equipamentos como os catalizadores e a injeção eletrônica funcionem precariamente. Além dos combustíveis não terem uma boa qualidade e uniformidade na origem, são freqüentes os casos de adulteração nas distribuidoras e nos postos de venda, com adição de solventes, álcool hidratado e até de água.

A idade média dos veículos automotores brasileiros é outro problema sério. Grande parte de nossa frota é constituída de veículos fabricados antes de 1992, quando começaram a vigorar exigências mais restritas estabelecidas pelo PROCONVE.

Os veículos antigos, com fabricação anterior a 1992, e mesmo alguns modelos fabricados até 1995, são equipados com motores carburados, os quais, para terem reduzidos os índices de emissão, necessitam de regulagem muito rigorosa, o que, via de regra, não ocorre.

A manutenção de uma parte considerável da frota de veículos não é adequada. Em várias situações, os elementos ativos dos catalisadores são destruídos por falhas mecânicas. Veículos relativamente novos podem não ter seus catalisadores funcionando adequadamente. Um veículo cujo motor foi acionado “no tranco”, por falha de bateria ou de motor de partida, por exemplo, pode ter o elemento ativo de seu catalisador destruído por explosão de combustível no catalisador, a qual destrói o delicado mecanismo cerâmico que efetua a “filtragem” dos gases.

Não há sentido, portanto, em fixar uma quilometragem mínima para a troca dos catalisadores dos veículos. O correto e viável é o que prevê o Código de Trânsito, ou seja, submeter cada veículo a inspeção periódica, para verificar sua adequação às normas técnicas.

A conversão de veículo com motorização carburada para injeção eletrônica, com instalação de catalisador, é tecnicamente complexa e cara. Na maioria dos casos, o valor de venda do veículo será inferior ao custo de conversão.

O Brasil tem, atualmente, uma frota de cerca de 19 milhões de veículos em circulação. Estima-se que mais de 50 % desses veículos, ou seja, cerca de 10 milhões, não são dotados de injeção eletrônica e nem de catalisadores. Este seria o número básico para um



programa de conversão de motores e de instalação de catalizadores. Estimando, por baixo, um custo de R\$1.000,00 por veículo, a sociedade teria de empregar cerca de 10 bilhões de reais para converter toda a sua frota para as tecnologias mais atuais de injeção eletrônica e de catalizadores.

Além do mais, uma gigantesca rede de oficinas, postos de inspeção e fornecimento de peças teria de ser implantada no País. A instituição de um novo documento de controle demandará vultosos investimentos em informática. Os custos, tanto para o cidadão, como para o Poder Público, serão enormes.

E o que fazer com a imensa maioria dos proprietários de veículos que, com certeza, não terão recursos para custear a conversão de seus carros? Como proceder com a enorme quantidade de velhas “Brasílias”, “Fuscas”, “Corcéis”, “Opalas” e outros representantes da velha geração de automóveis que ainda circulam pelas periferias das grandes cidades e pelo interior desse imenso País?

Pelas suas dimensões, pelo enorme montante de recursos que exigirá, pelas repercussões sociais e pela elevada rejeição que terá por parte da população, o programa proposto no projeto de lei em análise é inexecutável.

Para se ter uma idéia das dificuldades, somente no início deste ano, o DENATRAN conseguiu concluir a implantação do RENAVAM – Registro Nacional de Veículos Automotores - com abrangência nacional. Isto após vários anos de trabalho em conjunto com os Departamentos Estaduais de Trânsito. A partir de julho próximo, se todos os Estados implementarem as medidas necessárias para alimentar o RENAVAM será possível conhecer a situação de qualquer veículo, em todos os Estados da Federação.

E a complementação do RENAVAM é fundamental para a implementação da inspeção veicular, prevista no Código de Trânsito Brasileiro, que inclui a inspeção veicular, com a avaliação da conformidade da emissão de poluentes do veículo com o estabelecido pelo PROCONVE.

Se até agora não foi possível implementar a inspeção veicular prevista no Código de Trânsito, impensável é estabelecerem-se novas exigências, que incluem a



conversão em massa de motores, a implantação de novos sistemas de controle e a emissão de um segundo documento para cada veículo em circulação no território nacional.

O projeto de lei em análise propõe o engessamento de critérios técnicos, que evoluem constantemente, como uma quilometragem mínima para troca dos elementos ativos dos catalizadores e a adoção de sondas lambda para controle de mistura ar-combustível. Com a enorme competição existente na indústria automobilística, é certo que esses conceitos estarão rapidamente superados. Pode ser que ao fim da tramitação do projeto, se esta prosseguir, esses parâmetros já estejam desatualizados.

Outras determinações de ordem técnica do projeto, como a obrigatoriedade de que as saídas dos escapamentos de veículos movidos a diesel sejam voltadas para o alto e estejam acima das cabines, são igualmente controversas. A fumaça do óleo diesel contém poeira e gotículas de óleo que são mais pesados que o ar e tendem a direcionar-se para o solo. Ora, se a fumaça é solta em um nível mais alto, mais tempo essas partículas levarão para decantarem-se, permanecendo por períodos maiores no ar e, portanto, causando mais mal à população e ao patrimônio público. A eficiência dessa medida pode depender, também, da formação de inversões térmicas de baixa altitude, como ocorre em São Paulo.

Países que adotaram, com sucesso, políticas de controle de poluição por veículos automotores, como alguns estados norte-americanos (como a Califórnia), a Europa Ocidental e o Japão, têm trabalhado em três formas combinadas de ação.

A primeira consiste em estabelecer metas de redução de emissões por parte dos veículos novos, o que já vem sendo feito com sucesso no Brasil por meio do PROCONVE, conforme já mencionamos. No Estado da Califórnia, por exemplo, as normas de controle de emissões estabelecem que, no ano 2.000, pelo menos 2% dos veículos novos comercializados devem ter índice zero de emissão, o que tem levado a indústria automobilística a investir fortemente no desenvolvimento de motores elétricos e mistos. No Brasil, as metas estabelecidas pelo PROCONVE levaram a uma completa reestruturação da indústria automobilística, que passou a fabricar aqui carros com os mesmos motores e com a mesma tecnologia mecânica de seus países de origem.

A segunda é a inspeção veicular regular, incluindo a medição dos índices de emissão de poluentes. Só são licenciados para trânsito os automóveis que atendam



aos limites máximos de emissão. Os demais, ou passam por adequação mecânica, ou são retirados de circulação. Esta é a razão para os baixos preços dos carros usados nesses países. A inspeção veicular, incluindo a medição de poluentes, é prevista no Código de Trânsito Brasileiro e já deveria ter sido implantada. Problemas operacionais, inclusive quanto à complementação do RENAVAM, têm atrasado sua implementação em nosso País.

A terceira é a melhoria progressiva da qualidade dos combustíveis, com a redução de teores de enxofre e rigorosa padronização, por exemplo. No Brasil, problemas de infra-estrutura de refino, de distribuição e até de controle de qualidade tanto nas refinarias como nas distribuidoras e postos de revenda, têm retardado uma evolução mais acentuada nesse setor.

Uma outra forma de ação é o incentivo do uso do transporte coletivo, com a consequente redução do número de veículo em tráfego nas cidades. Esta é uma opção de caráter mais amplo e inserida em políticas urbanas que envolvem a ação da União, dos Estados e dos Municípios e que não cabe aqui discutir.

Finalmente, embora fuja ao mérito de nossa análise, destacamos vários pontos que colocam em dúvida a constitucionalidade do projeto. Vícios de iniciativa, ao determinar tarefas e formas de organização para órgãos do Poder Executivo Federal, determinação de tarefas e atividades a órgãos estaduais e municipais, ferindo o Princípio Federativo, são alguns desses pontos.

Ante os argumentos que apresentamos, votamos pela rejeição, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 4.671, de 1998.

Sala da Comissão, em *9 de outubro* de 1999.


Deputado Mário Negromonte



**PROJETO DE LEI Nº 4.671-A, DE 1998
(DO SR. JAIR MENEGUELLI)**

Disciplina a instalação, uso e manutenção de sistemas de injeção de combustível, sondas de controle de mistura, conversores catalíticos, sistemas de escapamento de gases em veículos automotores e dá outras providências.

(ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO; DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

S U M Á R I O

- I - Projeto inicial
- II - Na Comissão de Viação e Transportes:
 - termo de recebimento de emendas - 1998
 - termo de recebimento de emendas - 1999 (nova legislatura)
 - parecer vencedor
 - parecer da Comissão
 - voto em separado do Deputado Mário Negromonte

Publique-se.

Em 16/08/99

M
Presidente



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Of. P-80/99

Brasília, 23 de junho de 1999

Senhor Presidente,

Em cumprimento ao disposto no art. 58, *caput*, do Regimento Interno, comunico a V. Ex^a que a Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, **aprovou o Projeto de Lei nº 4.671/98** - do Sr. Jair Meneguelli - que "disciplina a instalação, uso e manutenção de sistemas de injeção de combustível, sondas de controle de mistura, conversores catalíticos, sistemas de escapamento de gases em veículos automotores e dá outras providências".

Atenciosamente,

Deputado MARCELO TEIXEIRA
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Deputado MICHEL TEMER
Presidente da Câmara dos Deputados

SECRETARIA - GERAL DA MESA	
Assinado	Sebastião
CCP	nº N° 62/99 I
ata.	12/08/99 Hora: 18:05
Ass:	Ponto: 4869

[Handwritten signature over the stamp]



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 4.671-A/98

Nos termos do art. 119, **caput**, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Senhor Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 13/09/99, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 20 de setembro de 1999.


JOSÉ UMBERTO DE ALMEIDA
Secretário



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

PROJETO DE LEI N.º 4.671-A, DE 1998

Disciplina a instalação, uso e manutenção de sistemas de injeção de combustível, sondas de controle de mistura, conversores catalíticos, sistemas de escapamento de gases em veículos automotores e dá outras providências.

Autor: Deputado Jair Meneguelli

Relator: Deputado Arolde de Oliveira

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em tela, subscrito pelo nobre Deputado Jair Meneguelli, tem por objetivo tornar obrigatório que todos os veículos novos, movidos a gasolina ou álcool, comercializados em território nacional, sejam equipados originalmente, com sistema completo de injeção de combustível, sondas lambda de controle de mistura e sistemas de conversão catalítica de escapamento de gases.

Além disso, concede um prazo de dois anos para que os veículos atualmente em uso, movidos a gasolina ou álcool, enquadrem-se nas exigências de emissão máxima de poluentes estabelecidas pelo Programa de Controle da Poluição por Veículos Automotores – PROCONVE, instalando esses equipamentos.

Já os veículos novos movidos a diesel devem incorporar os sistemas de injeção de combustível e filtros que permitam seu enquadramento dentro das normas específicas de emissão de gases em um prazo de cinco anos.

2978



CÂMARA DOS DEPUTADOS

2

Ademais, a proposição determina que os veículos movidos a diesel, novos e usados, com capacidade superior a duas toneladas, deverão, nos prazos de 12 e 24 meses respectivamente, ter seus sistemas de escapamento de gases redimensionados e dirigidos para cima, em altura nunca inferior à cabine do motorista.

O projeto torna ainda obrigatório que os componentes ativadores das reações de conversão catalítica, nos veículos equipados originalmente com catalisadores para exaustão dos gases do motor, sejam trocados a cada 80.000 km.

Para garantir a implementação das medidas antes mencionadas o autor criou uma série de regras e obrigações a serem observadas pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, pelos órgãos de fiscalização ambiental dos estados, pelos fabricantes de veículos, pelos revendedores ou instaladores dos sistemas de que trata o projeto, pelos proprietários de veículos e pelos órgãos estaduais de fiscalização de trânsito.

O projeto tramitou inicialmente pela Comissão de Viação e Transportes, que acolheu o voto em separado do nobre Deputado Carlos Santana, favorável à sua aprovação.

Nesta Comissão, o projeto havia sido distribuído, originalmente, ao então Deputado José Machado, cujo relatório, favorável à sua aprovação, não chegou a ser apreciado. Além disso, foi concedida vista ao ilustre Deputado Alex Canziani, que apresentou voto pela sua rejeição.

Cabe, finalmente, ressaltar que, no prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A presente proposição já foi examinada em detalhes na Comissão de Viação e Transportes, que, analisando os seus aspectos técnicos, elaborou voto recomendando a sua aprovação.

2978



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Nesta Comissão, onde devemos apreciá-lo considerando, particularmente, seus aspectos econômicos, o assunto foi também objeto de parecer favorável da lavra do ex-deputado José Machado, que salientou em sua análise que “o impacto imediato da transformação em lei do projeto sob exame será o custo da adaptação dos veículos em circulação e a elevação do preço dos veículos novos”.

No entanto, ressaltou na mesma análise que os consumidores, que arcarão com essa elevação de custos, serão beneficiários dos resultados, uma vez que desfrutarão de melhores condições ambientais. Além disso, considerada de forma global, a medida representará redução de custos significativa para os sistemas públicos de saúde e previdência social.

Pelas razões expostas, que endossamos, e considerando que este, s.m.j., não é o local adequado para discutir e analisar os aspectos técnicos abordados no Voto em separado do ilustre Deputado Alex Canziani, esposamos o posicionamento da Comissão de Viação e Transportes e votamos pela **aprovação do Projeto de Lei n.º 4.671-A, de 1998.**

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2001.


Deputado Arolde de Oliveira

Relator

11198000.183



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

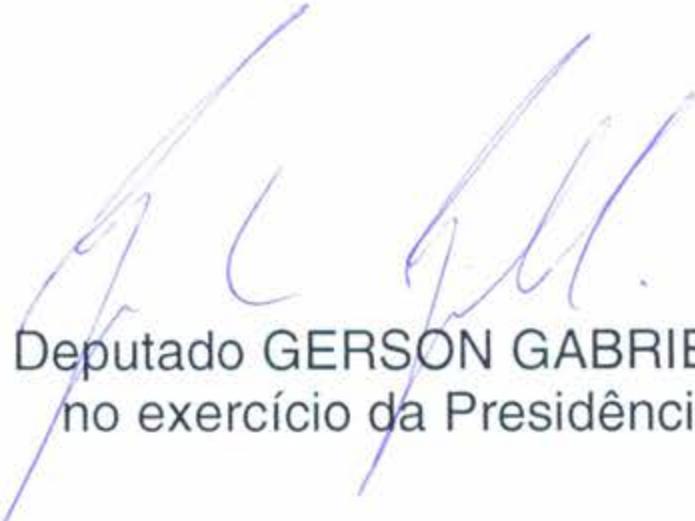
PROJETO DE LEI N° 4.671, DE 1998

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Economia, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 4.671/98, nos termos do Parecer do relator, Deputado Arolde de Oliveira. O Deputado Alex Canziani apresentou voto em separado.

Participaram da votação os Senhores Deputados Marcos Cintra, Presidente; Gerson Gabrielli, Jaques Wagner e Sérgio Barros, Vice-presidentes; Alex Canziani, Almeida de Jesus, Delfim Netto, Edison Andrino, Emerson Kapaz, Enio Bacci, Givaldo Carimbão, Jairo Carneiro, João Pizzolatti, Jurandil Juarez, Léo Alcântara, Márcio Fortes, Rubem Medina e Zila Bezerra, Titulares; Aloizio Mercadante, Carlito Merss, Chico Sardelli, Elcione Barbalho e Lidia Quinan, Suplentes.

Plenário Professor Roberto Campos, em 5 de dezembro de 2001.


Deputado GERSON GABRIELLI
no exercício da Presidência



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

VOTO EM SEPARADO

Projeto de Lei n.º 4.671, de 1998
(Do Sr. Jair Meneguelli)

Disciplina a instalação, uso e manutenção de sistemas de injeção de combustível, sondas de controle de mistura, conversores catalíticos, sistemas de escapamento de gases em veículos automotores e dá outras providências

O PL n.º 4.671/98, do Dep. Jair Meneguelli , encontra-se em tramitação nesta Comissão da Câmara dos Deputados, tendo como Relator o Dep. Arolde de Oliveira, o qual apresenta parecer favorável à matéria.

O projeto de lei em questão busca garantir a manutenção dos baixos níveis de emissão de poluentes dos veículos, durante toda sua vida útil, nos mesmos níveis que apresentavam quando novos. Manifesta preocupação com o meio ambiente e a saúde pública, e envolve diretamente a indústria automotiva e os consumidores de seus produtos.

O Brasil implementou em 1986 um Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos automotores (PROCONVE) que estabeleceu sucessivas etapas a serem cumpridas pelos fabricantes de veículos onde limites mais severos tiveram que ser atendidos sem, contudo, determinar qual tecnologia deveria ser empregada para o atendimento destes limites.

Este caminho foi o mais apropriado, pois ao mesmo tempo em que obrigou os fabricantes a produzirem veículos que atendessem a níveis mais baixos de emissão de poluentes, deixou livre a escolha da melhor tecnologia a ser empregada, o que estimulou o desenvolvimento técnico de componentes e motores, bem como a concorrência entre os fabricantes pela busca de tecnologias, que apresentassem relação de custo/benefício, mais adequadas às condições, combustíveis e características brasileiras.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Por outro lado, caso houvesse a obrigatoriedade de que os veículos portassem uma determinada tecnologia (conversores catalíticos, injeção eletrônica de combustível, sonda lambda, etc.), esta poderia ter sido aplicada em veículos não preparados e desenvolvidos para a mesma. Ou seja, não haveria a garantia de redução nos níveis de emissão de poluentes. O simples fato de um veículo portar uma tecnologia não significa que o mesmo atenda a níveis baixos de emissão de poluentes.

Quando é o próprio fabricante do veículo que projeta e desenvolve a tecnologia destinada a atender a limites obrigatórios de emissão de poluentes, são avaliadas questões básicas relativas à segurança, desempenho, durabilidade e eficiência dos demais componentes, partes e peças do veículo, que são reprojetados e dimensionados para, harmoniosamente, trabalharem com a tecnologia introduzida. Quando o projeto do veículo não considerou a introdução desta tecnologia, sérios problemas podem vir a ocorrer na sua aplicação.

Se para o fabricante do veículo já é difícil aplicar uma determinada tecnologia nos veículos que produzem, a sua adaptação em um veículo usado e não projetado para a mesma é ainda mais complicada e, na maior parte dos casos, impossível. Um fator ainda mais agravante é o estado de conservação do veículo, que pode ficar totalmente comprometido na tentativa de sua instalação.

As alterações no sistema de escapamentos de gases ou das características originais dos veículos, não só devem ser evitadas como já são proibidas pelo Código de Trânsito Brasileiro.

Consoante com toda a legislação e regulamentação que trata do controle das emissões de poluentes veiculares, todos os veículos hoje ofertados ao público consumidor atendem rigorosamente aos limites e procedimentos exigíveis, foram desenvolvidos e projetados para este fim, são portadores de tecnologia adequada a este atendimento e aos combustíveis nacionais, estando aptos e certificados para atenderem à durabilidade requerida.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Por outro lado, querer exigir que veículos mais antigos incorporem toda esta tecnologia, ou que venham a apresentar níveis de emissão de poluentes não condizentes com o grau tecnológico com que foram desenvolvidos, somente virá penalizar seus proprietários, sem a menor possibilidade de trazer algum ganho ambiental compatível.

A diminuição da poluição nas cidades, provocada pelas emissões veiculares, é um dos principais objetivos do Programa Nacional de Renovação e Reciclagem de Veículos que promoverá a retirada de circulação de veículos velhos, em sua maioria, extremamente poluidores e em péssimo estado de conservação. Atualmente está sendo elaborado um projeto executivo do Programa que ,após sua implantação, contribuirá para a melhoria da qualidade do ar e da segurança no trânsito, entre outros benefícios.

VOTO

Pelos argumentos expostos, apresento meu voto contrário à aprovação do Projeto de Lei nº 4.671/98.

Sala das Comissões, 4 de dezembro de 2001.

Deputado ALEX CANZIANI

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 4.671-B, DE 1998 (DO SR. JAIR MENEGUELLI)

Disciplina a instalação, uso e manutenção de sistemas de injeção de combustível, sondas de controle de mistura, conversores catalíticos, sistemas de escapamento de gases em veículos automotores e dá outras providências.

(ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO; DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

SUMÁRIO

I - Projeto Inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- termo de recebimento de emendas – 1998
- termo de recebimento de emendas – 1999
- parecer vencedor
- parecer da Comissão
- voto em separado

III - Na Comissão de Economia, Indústria e Comércio:

- termo de recebimento de emendas
- parecer do relator
- parecer da Comissão
- voto em separado

***PROJETO DE LEI Nº 4.671-B, DE 1998**
(DO SR. JAIR MENEGUELLI)

Disciplina a instalação, uso e manutenção de sistemas de injeção de combustível, sondas de controle de mistura, conversores catalíticos, sistemas de escapamento de gases em veículos automotores e dá outras providências; tendo pareceres: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, contra os votos dos Deputados Chico da Princesa e Domiciano Cabral (relator: Dep. CARLOS SANTANA); e da Comissão de Economia, Indústria e Comércio, pela aprovação (relator: Dep. AROLDE DE OLIVEIRA).

(ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO; DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

**Projeto inicial publicado no DCD de 16/09/98*

- Parecer da Comissão de Viação e Transportes publicado no DCD de 16/09/99

PARECER DA COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

S U M Á R I O

- termo de recebimento de emendas
- parecer do relator
- parecer da Comissão
- voto em separado



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 4.671/98

Nos termos do Art. 119, *caput*, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente da Comissão determinou a abertura e divulgação, na Ordem do Dia das Comissões, de prazo para recebimento de emendas (5 sessões), no período de 18/03/2002 a 25/03/2002. Esgotado o prazo, não foram apresentadas emendas.

Sala da Comissão, em 26 de março de 2002.

Aurenilton Araruna de Almeida
Secretario



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Ofício nº 870 /01 CEIC

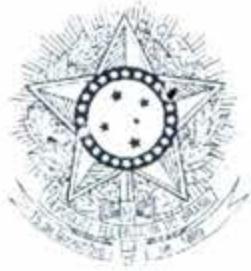
Publique-se.

Em 08/02/02


AÉCIO NEVES
Presidente



Documento : 7143 - 1



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

Ofício-Pres nº 870/01

Brasília, 5 de dezembro de 2001.

Senhor Presidente,

Em cumprimento ao disposto no Art. 58 do Regimento Interno, comunico a Vossa Excelência a apreciação do Projeto de Lei nº 4.671-A/98, por este Órgão Técnico.

Solicito a Vossa Excelência autoriza a publicação do referido projeto e do parecer a ele oferecido.

Respeitosamente,

Deputado **MARCOS CINTRA**
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Deputado **AÉCIO NEVES**
Presidente da Câmara dos Deputados

Lote: 77
Caixa: 225
PL N° 4671/1998

41

SECRETARIA - GERAL DA MESA	
Recebido	Horas
Órgão	C.C.P
Data:	n.º 4380/01
Ass:	Ponto: 3751
Ass:	Ass: