

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

PROJETO DE LEI Nº 5.332, DE 2013

Acrescenta art. 2º-A à 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, para estabelecer metas de emissão de dióxido de carbono.

Autor: SENADO FEDERAL

Relator: Deputado Ângelo Agnolin

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei em tela estabelece limites para o nível de emissão de dióxido de carbono (CO₂) para os veículos leves. Tais limites seriam de:

I – 120 g (cento e vinte gramas) de dióxido de carbono por quilômetro (CO₂/km) para os veículos leves fabricados a partir de 1º de janeiro de 2016;

II – 95 g (noventa e cinco gramas) de CO₂/km para os veículos leves fabricados a partir de 1º de janeiro de 2020.

O Projeto original é de autoria do ilustre Senador Gim Argello e foi aprovado pelo Senado Federal com Substitutivo do ilustre Senador Flexa Ribeiro.

Na Câmara dos Deputados foi apensado o Projeto de Lei nº 7.212, de 2014 de autoria do ilustre Deputado Félix Mendonça Júnior

instituindo o selo Pró-Ar com o objetivo de identificar os níveis de emissão de dióxido de carbono (CO₂) pelos veículos automotores. Os veículos leves receberão até 5 estrelas verdes concedidas conforme a soma de vários critérios, enquanto os critérios para veículos pesados serão fixados por Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama). A identificação da categoria constará de selo colorido fixado no para-brisa dos automóveis.

A Proposição foi distribuída, além desta Comissão, às Comissões de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável e Constituição e Justiça e de Cidadania, estando sujeita à apreciação conclusiva das comissões em regime de tramitação ordinária. Não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A proposição em tela constitui um aprimoramento da proposta original do ilustre Senador Gim Argello que definia uma meta de redução do consumo de combustível de 10% no consumo de combustíveis em veículos automotores comercializados no Brasil.

No Substitutivo da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle do Senado, o ilustre Senador Flexa Ribeiro justificou a alteração procedida com base nos seguintes argumentos:

-a definição de uma meta de redução de consumo de combustível teria sérios problemas de implementação dado que cada modelo de automóvel apresenta um consumo de combustível diferente do outro. Caberia fazer uma fiscalização modelo a modelo, além de estar sem base de comparação para modelos novos.

-a Lei que estava sendo emendada pela proposta trata de limites à emissão de gases e não do consumo de combustível, o qual constituiria, portanto, matéria estranha.

Podemos aduzir ainda o fato que o objetivo final da medida é a redução da emissão de CO₂, sendo a redução do consumo de combustível um meio para aquele. Sendo assim, por que não colocar metas para este objetivo final em lugar de metas para o meio?

É ainda possível que haja tecnologias distintas que reduzam de forma proporcionalmente diferenciada a emissão de CO₂ e o consumo de combustível em relação a outras. Se o objetivo final da regulação é reduzir as emissões, o ideal é induzir o desenvolvimento de tecnologias que reduzam proporcionalmente mais a emissão de CO₂ do que o consumo de combustível.

Os limites definidos no Substitutivo do Senador Flexa Ribeiro foram os mesmos já definidos pela legislação europeia precisamente para os mesmos anos (2016 e 2020), o que indica serem tais parâmetros já bem discutidos na experiência internacional.

Um ponto importante ainda anotado na Justificação do Substitutivo é que o Brasil não possui atualmente qualquer limite legal à emissão de CO₂ por veículos comercializados no país. A Lei nº 8.723, de 1993 estabelece limites para vários gases como monóxido de carbono (CO), óxido de nitrogênio, dentre outros, mas não CO₂. Dados os conhecidos efeitos negativos do CO₂ sobre a qualidade do ar, a proposição preenche uma lacuna importante no arcabouço legal de meio ambiente.

Identificamos, no entanto, uma falha no Substitutivo. Tanto o Projeto original do ilustre Senador Gim Argello, quanto a Lei nº 8.723, de 1993, que está sendo emendada, tratam com veículos “comercializados” e não “fabricados” como está no Substitutivo. Nesse caso, poder-se-ia ter a interpretação que a regulação apenas se aplica aos veículos fabricados no país e não aos importados que são apenas comercializados no mercado doméstico. Ora, o objetivo da regulação é reduzir a emissão em todos os veículos leves que estejam rodando em território nacional e não a todos os que são fabricados. Constituiria ainda por cima injustificável discriminação contra o produto fabricado nacionalmente relativamente ao importado.

Sendo assim, oferecemos um Substitutivo que troca o termo “fabricados” por “comercializados no país” no Substitutivo do Senado.

O Projeto de Lei nº 7.212, de 2014 apensado, de autoria do ilustre Deputado Felix Mendonça Junior, também provê importante aperfeiçoamento na legislação ambiental criando o selo Pró-Ar, explicitamente inspirado no conhecido selo Procel de economia de energia. A ideia é que quanto mais os indivíduos considerarem a importância do meio ambiente, mais

deverão tomar suas decisões sobre qual veículo adquirir com base na performance em termos de redução da poluição do ar.

Na metodologia proposta pelo Projeto apensado, quanto menor a emissão de poluição, mais “estrelas”, até o limite de cinco, podem ser obtidas.

Entendemos, no entanto, que a administração deste tipo de sistema de premiação requer uma maior flexibilidade dos órgãos que o implementam. Esta flexibilidade é prevista no próprio projeto para o caso de veículos pesados (§ 3º do art. 11ª) que confere ao Conama a prerrogativa de fixar a relação dos limites de emissão de poluentes com as “estrelas”. Entendemos que no caso dos veículos leves, definido no § 2º do mesmo artigo, não cabe um tratamento diferenciado definindo o detalhe desses limites. Isto também deve ficar a cargo do Conama.

Outro ponto importante é que a implementação deste tipo de mecanismo ou pelo menos parte dela pode ser muito custosa ou mais simplesmente fora da área de expertise dos órgãos previstos no § 1º do art. 11-A do projeto. Assim, prevemos a possibilidade de aqueles órgãos mencionados contratarem toda ou pelo menos parte da implementação do selo Pró-Ar com outros órgãos ou associações (como a ABNT por exemplo).

Estas observações ao Projeto de Lei nº 7.212, de 2014 foram também incorporadas no Substitutivo em anexo que consolida o projeto principal e o apenso.

Tendo em vista o exposto, somos pela **APROVAÇÃO** dos Projetos de Lei nº 5.332, de 2013 e nº 7.212, de 2014, na forma do Substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2014.

Deputado Ângelo Agnolin
Relator