



C0060346A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.588, DE 2016 (Do Sr. Renzo Braz)

Altera 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, para determinar redução das emissões de CO₂ equivalente por quilômetro rodado.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-774/1999.

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

PUBLICAÇÃO INICIAL Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dá nova redação ao § 9º do art. 2º da 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 determinar a redução das emissões de CO₂ equivalente por quilômetro rodado.

Art. 2º O § 9º do art. 2º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º

.....
 § 9º As complementações e alterações deste artigo serão estabelecidas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), de forma a garantir, até o ano de 2020, redução mínima de 25% em relação ao nível das emissões vigentes no ano de 2015, ou redução em 25% das emissões em CO₂ equivalente, conforme dispuiser o regulamento.”(NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Acordo Global do Clima, concluído em convenção da ONU realizada em dezembro de 2015 em Paris e assinado na última semana do mês de abril de 2016 por quase duas centenas de chefes de Estado, em reunião na sede da entidade, em Nova York, estabelece um novo arranjo nas relações econômicas entre as nações e também dentro dos países.

Agenda global já discutida e priorizada desde a Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e o Desenvolvimento, no Rio de Janeiro, conhecida como Rio 92, quando 179 países discutiram uma agenda global para enfrentar conjuntamente os problemas ambientais. Na oportunidade, foi elaborada a Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima, e a partir de então as conferências das partes resultaram em diversos acordos internacionais, principalmente o Protocolo de Kyoto em 1997.

Senhores deputados, o Brasil, antes das discussões globais sobre controle de emissões, já contava, até por conta da preocupação com poluição do ar nas grandes cidades, com um programa de redução de poluentes automotivos. Em 1986, o Conselho Nacional do Meio Ambiente – Conama, exarou a Resolução 18, criando o Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores – Proconve, mais tarde complementado pelo Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares – Promot. Nove anos depois, o Congresso

Nacional aprovou a Lei 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores. Desde então, o Conama tem revisado os níveis permitidos de emissões dos principais poluentes dos motores a combustão: monóxido de carbono, hidrocarbonetos, óxidos de nitrogênio, aldeídos e material particulado.

Não obstante essa iniciativa nacional, estamos defasados em relação à União Europeia. O Parlamento Europeu determinou que as emissões de dióxido de carbono dos automóveis novos vendidos na UE deverão ser reduzidas de 130 g/km em 2015 para 95 g/km em 2020, uma redução da ordem de 26,7%. Embora o Conama tenha estabelecido fases para o Proconve e o Promot, e revise, de tempos em tempos, os limites previstos na legislação, a indústria automobilística nacional não oferece carros com a mesma eficiência energética e controle de poluição que os mesmos fabricantes vendem nos países desenvolvidos.

O que buscamos com este projeto de lei é estabelecer para os carros nacionais metas semelhantes às europeias. Embora não se trate apenas de emissão de dióxido de carbono (CO₂), mas sim de um conjunto de poluentes, alguns contendo carbono, outros não, julgamos acertado buscar uma redução de todos os mencionados na Lei 8.723/1993, ou sua conversão em CO₂ equivalente, ficando a critério do Conama os parâmetros a serem estabelecidos.

Certos de que essa medida muito contribuirá para o cumprimento, por parte do Brasil, do Acordo de Paris, do qual somos signatários, conto com o apoio dos nobres pares para aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 15 de junho de 2016.

Deputado RENZO BRAZ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

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. 1º Como parte integrante da Política Nacional de Meio Ambiente, os fabricantes de motores e veículos automotores e os fabricantes de combustíveis ficam obrigados a tomar as providências necessárias para reduzir os níveis de emissão de monóxido de carbono, óxidos de nitrogênio, hidrocarbonetos, álcoois, aldeídos, fuligem, material particulado e outros compostos poluentes nos veículos comercializados no País, enquadrando-se aos limites fixados nesta Lei e respeitando, ainda, os prazos nela estabelecidos.

Art. 2º São os seguintes os limites e prazos a que se refere o artigo anterior:

I - (VETADO)

II - para os veículos leves fabricados a partir de 1º de janeiro de 1997, os limites para níveis de emissão de gases de escapamento são:

- a) 2,0 g/km de monóxido de carbono (CO);
- b) 0,3 g/km de hidrocarbonetos (HC);
- c) 0,6 g/km de óxidos de nitrogênio (NOx);
- d) 0,03 g/km de aldeídos (CHO);
- e) 0,05 g/km de partículas, nos casos de veículos do ciclo Diesel;
- f) meio por cento de monóxido de carbono (CO) em marcha lenta;

III - (VETADO)

IV - os veículos pesados do ciclo Otto atenderão aos níveis de emissão de gases de escapamento de acordo com limites e cronogramas a serem definidos pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA.

§ 1º (VETADO)

§ 2º Ressalvados critérios técnicos do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, é obrigatoria a utilização de lacres nos dispositivos reguláveis do sistema de alimentação de combustível.

§ 3º Todos os veículos pesados não turbinados são obrigados a apresentar emissão nula dos gases do cárter, devendo os demais veículos pesados atender às disposições em vigor do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, que regulam esta matéria.

§ 4º Oitenta por cento da totalidade de veículos pesados do ciclo Diesel comercializados pelos fabricantes nacionais terão os níveis máximos de emissão de gases de escapamento reduzido, em duas etapas, conforme os limites e cronogramas especificados abaixo:

I - a partir de 1º de janeiro de 1996:

- a) 4,9 g/kWh de monóxido de carbono (CO);
- b) 1,23 g/kWh de hidrocarbonetos (HC);
- c) 9,0 de g/kWh de óxidos de nitrogênio (NOx);
- d) 0,7 g/kWh de partículas para motores com até 85 kW de potência;
- e) 0,4 g/kWh de partículas para motores com mais de 85 kW de potência;

II - a partir de 1º de janeiro de 2000:

- a) 4,0 g/kWh de monóxido de carbono (CO);
- b) 1,1 g/kWh de hidrocarbonetos (HC);
- c) 7,0 g/kWh de óxidos de nitrogênio (NOx);

d) 0,15 g/kWh de partículas, a critério do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, até o final de 1994, em função de sua viabilidade técnica.

§ 5º Para os ônibus urbanos, as etapas estabelecidas no parágrafo anterior são antecipadas em dois anos, não se aplicando, entretanto, os limites estabelecidos no inciso I, d e e, do parágrafo anterior deste artigo.

§ 6º A partir de 1º de janeiro de 2002, a totalidade de veículos pesados do ciclo Diesel comercializados no Brasil atenderá aos mesmos limites de emissão de gases de escapamento definidos no § 4º, II, deste artigo.

§ 7º Para os veículos leves do ciclo Otto fabricados a partir de 1º de janeiro de 1992, quando não derivados de automóveis e classificados como utilitários, camionetes de uso misto ou veículos de carga, são os seguintes os limites de emissão de gases de escapamento, a vigorar a partir de 31 de dezembro de 1996:

- a) 24,0 g/km de monóxido de carbono (CO);
- b) 2,1 g/km de hidrocarbonetos (HC);
- c) 2,0 g/km de óxidos de nitrogênio (NOx);
- d) 0,15 g/km de aldeídos (CHO);
- e) três por cento de monóxido de carbono (CO) em marcha lenta.

§ 8º Os veículos leves do ciclo Diesel fabricados a partir de 1º de janeiro de 1992, quando não derivados de automóveis e classificados como utilitários, camionetes de uso misto ou veículos de carga, poderão, dependendo das características técnicas do motor, definidas pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, atender aos limites e exigências estabelecidos para os veículos pesados.

§ 9º As complementações e alterações deste artigo serão estabelecidas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA.

Art. 3º Os órgãos competentes para estabelecer procedimentos de ensaio, medição, certificação, licenciamento e avaliação dos níveis de emissão dos veículos, bem como todas as medidas complementares relativas ao controle de poluentes por veículos automotores, são o Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, em consonância com o Programa Nacional de Controle de Poluição por Veículos Automotores - PROCONVE, respeitado o sistema metrológico em vigor no País.

.....

.....



Nações Unidas

FCCC/CP/2015/L.9/Rev.1



**Convenção Quadro sobre
Mudança do Clima**

Distr.: Limitada
12 dezembro 2015

Original: English

Conferência das Partes

Vigésima primeira sessão

Paris, 30 de novembro a 11 de dezembro de 2015

Item da agenda 4(b)

Plataforma Durban de Ação Reforçada (decisão 1/CP.17)

**Adoção de um protocolo, outro instrumento legal, ou um
resultado acordado com força legal sob a Convenção
aplicável a todas as Partes**

ADOÇÃO DO ACORDO PARIS

Proposta pelo Presidente

Rascunho da decisão -/CP.21

A Conferência das Partes,

Recordando a decisão 1/CP.17 sobre a criação do Grupo de Trabalho Ad Hoc sobre a Plataforma de Durban para a Ação Reforçada,

Recordando também os artigos 2, 3 e 4 da Convenção,

Recordando também as pertinentes decisões da Conferência das Partes, incluindo as decisões 1/CP.16, 2/CP.18, 1/CP.19 e 1/CP.20,

Congratulando-se com a adoção da resolução da Assembleia Geral das Nações Unidas A/RES/70/1, “Transformando Nossa Mundo: a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável”, em particular sua meta 13, e a adoção da Agenda de Ação de Adis Abeba da terceira Conferência Internacional sobre o Financiamento para Desenvolvimento e a adoção do Marco de Sendai para a Redução do Risco de Desastres,

Reconhecendo que as mudanças climáticas representam uma ameaça urgente e

1

potencialmente irreversível para as sociedades humanas e para o planeta e, portanto, requer a mais ampla cooperação possível de todos os países e sua participação numa resposta internacional eficaz e apropriada, com vista a acelerar a redução das emissões globais de gases de efeito estufa,

Reconhecendo ainda que serão necessárias reduções profundas nas emissões globais, a fim de alcançar o objetivo final da Convenção, e enfatizando a necessidade de urgência no combate às mudanças climáticas,

Reconhecendo que a mudança climática é uma preocupação comum da humanidade, as Partes deverão, ao tomar medidas para combater as mudanças climáticas, respeitar, promover e considerar suas respectivas obrigações em matéria de direitos humanos, o direito à saúde, os direitos dos povos indígenas, comunidades locais, migrantes, crianças, pessoas com deficiência e pessoas em situação de vulnerabilidade, o direito ao desenvolvimento, bem como a igualdade de gênero, empoderamento das mulheres e a igualdade intergeracional,

Também reconhecendo as necessidades e preocupações específicas dos países em desenvolvimento Partes decorrentes do impacto da implementação das medidas de resposta e, a este respeito, as decisões 5/CP.7, 1/CP.10, 1/CP.16 e 8/CP.17,

Enfatizando com grande preocupação a necessidade urgente de resolver a lacuna significativa entre o efeito agregado dos compromissos de mitigação das Partes em termos de emissões anuais globais de gases de efeito estufa até 2020 e as trajetórias das emissões agregadas consistentes com manter o aumento da temperatura média global a menos de 2 ° acima dos níveis industriais e promover esforços para limitar o aumento da temperatura a 1,5 °C acima dos níveis pré-industriais,

Também enfatizando que a ambição reforçada pré-2020 pode estabelecer uma base sólida para uma maior ambição pós-2020,

Sublinhando a urgência de acelerar a implementação da Convenção e seu Protocolo de Quioto, a fim de ampliar a ambição pré-2020,

Reconhecendo a necessidade urgente de melhorar a provisão apoio financeiro, tecnológico e de desenvolvimento de capacidades pelos países desenvolvidos Partes, de uma maneira previsível, para permitir o reforço da ação pré-2020 por países em desenvolvimento,

Enfatizando os benefícios duradouros de uma ação ambiciosa e prévia, incluindo grandes reduções no custo dos futuros esforços de mitigação e adaptação,

Tomando conhecimento da necessidade de promover o acesso universal à energia sustentável

em países em desenvolvimento, particularmente na África, por meio da implantação reforçada das energias renováveis,

Concordando em defender e promover a cooperação regional e internacional de modo a mobilizar a ação climática mais forte e mais ambiciosa de todos os interessados, sejam estes Partes ou não, incluindo a sociedade civil, o setor privado, as instituições financeiras, cidades e outras autoridades subnacionais, comunidades locais e povos indígenas,

I. ADOÇÃO

1. *Decide* adotar o Acordo de Paris sob a Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Mudanças do Clima (a seguir denominado “o Acordo”) tal como consta no anexo;
 2. *Solicita* ao Secretário-Geral das Nações Unidas que seja o Depositário do Acordo e que o mantenha aberto para assinatura em Nova York, Estados Unidos da América, de 22 de abril de 2016 a 21 de abril de 2017;
 3. *Convida* o Secretário-Geral a convocar uma cerimônia de assinatura de alto nível para o Acordo no dia 22 de abril de 2016;
 4. *Também convida* todas as Partes para a Convenção a assinar o Acordo na cerimônia a ser convocada pelo Secretário-Geral, ou na próxima oportunidade, e para depositar os respectivos instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, onde apropriado, assim que possível;
 5. *Reconhece* que as Partes da Convenção podem aplicar provisoriamente todas as disposições do Acordo na pendência da sua entrada em vigor, e *solicita* às Partes que forneçam uma notificação de qualquer aplicação provisória ao Depositário;
 6. *Observa* que o trabalho do Grupo de Trabalho Ad Hoc sobre a Plataforma de Durban para a Ação Reforçada, em conformidade com a decisão 1/CP.17, parágrafo 4, foi concluído;
 7. *Decide* estabelecer o Grupo de Trabalho Ad Hoc sobre o Acordo de Paris sob a mesma disposição, mutatis mutandis, como as relativas à eleição dos dirigentes para o Escritório do Grupo de Trabalho Ad Hoc sobre a Plataforma de Durban para Ação Reforçada;¹
 8. *Também decide* que o Grupo de Trabalho Ad Hoc sobre o Acordo de Paris deve se preparar para a entrada em vigor do Acordo e para a convocação da primeira sessão da Conferência das Partes na qualidade de reunião das Partes do Acordo de Paris;
 9. *Decide ainda* supervisionar a implementação do programa de trabalho resultante dos pedidos relevantes contidos na presente decisão;
-
.....

RESOLUÇÃO CONAMA nº 18, de 6 de maio de 1986
Publicada no DOU, de 17 de junho de 1986, Seção 1, páginas 8792-8795

Correlações:

- Complementada pela Resolução nº 8/93 para limites de emissão de poluentes para os motores destinados a veículos pesados novos, nacionais e importados;
- Exigências contidas na Resolução, ratificadas pela Resolução nº 16/93;
- Alterada pela Resolução nº 15/95 para limites de emissão de poluentes para veículos automotores novos, com motor do ciclo Otto;
- Complementada pela Resolução nº 282/01;
- Alterada pela Resolução nº 315/02 (revogado o item 1.9 do inciso VI);
- Atualizada pela Resolução nº 354/04;
- Alterada pela Resolução nº 414/09 (revogados os incisos III e IV)

Dispõe sobre a criação do Programa de Controle de Poluição do Ar por veículos Automotores – PROCONVE.

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE - CONAMA, no uso de suas atribuições legais e,

Considerando que os veículos automotores dos ciclos Otto e Diesel são fontes relevantes de emissão de monóxido de carbono, hidrocarbonetos, óxidos de nitrogênio, fuligem e aldeídos;

Considerando que os veículos automotores do ciclo Otto são fontes relevantes de emissão evaporativa de combustível;

Considerando que a emissão de poluentes por veículos automotores contribui para a contínua deterioração da qualidade do ar, especialmente nos centros urbanos;

Considerando que a utilização de tecnologias adequadas, de uso comprovado, permite atender as necessidades de controle da poluição, bem como de economia de combustível;

Considerando as necessidades de prazo, para a adequação tecnológica de motores e veículos automotores novos às exigências de controle da poluição, resolve:

I - Instituir, em caráter nacional, o PROGRAMA DE CONTROLE DA POLUIÇÃO DO AR POR VEÍCULOS AUTOMOTORES - PROCONVE, com os objetivos de:

- reduzir os níveis de emissão de poluentes por veículos automotores visando o atendimento aos Padrões de Qualidade do Ar, especialmente nos centros urbanos;
- promover o desenvolvimento tecnológico nacional, tanto na engenharia automobilística, como também em métodos e equipamentos para ensaios e medições da emissão de poluentes;
- criar programas de inspeção e manutenção para veículos automotores em uso;
- promover a conscientização da população com relação à questão da poluição do ar por veículos automotores;
- estabelecer condições de avaliação dos resultados alcançados;
- promover a melhoria das características técnicas dos combustíveis líquidos, postos à disposição da frota nacional de veículos automotores, visando a redução de emissões poluidoras à atmosfera;

II - O PROCONVE deverá contar com a participação de:

Ministério do Desenvolvimento Urbano e Habitação⁸⁷;

Conselho Nacional do Petróleo;

Ministério das Minas e Energia;

Ministério dos Transportes;

Ministério da Indústria e Comércio

Ministério da Ciência e Tecnologia;

Ministério da Justiça;

Órgãos estaduais e municipais de controle da poluição ambiental;

Associações legalmente constituídas para defesa dos recursos ambientais;

Associações representativas dos fabricantes de motores, veículos automotores, equipamentos de controle de emissão e autopeças, bem como outros órgãos e entidades afetos ao programa.

.....

.....

FIM DO DOCUMENTO