

PROJETO DE LEI Nº , DE 2003

(Do Sr. Júnior Betão)

Dispõe sobre a redução da emissão de poluentes por ciclomotores, motocicletas e veículos similares.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece as metas de redução e os limites máximos de emissão de gases e material particulado poluentes pelos veículos ciclomotores, motocicletas e similares comercializados no Brasil.

Art. 2º São os seguintes os limites de emissão de gases de escapamento para ciclomotores novos:

I – produzidos a partir de 1º de janeiro de 2005:

a) monóxido de carbono: quatro gramas por quilômetro rodado;

b) hidrocarbonetos mais óxidos de nitrogênio: dois gramas por quilômetro rodado;

II - produzidos a partir de 1º de janeiro de 2007:

a) monóxido de carbono: três gramas por quilômetro rodado;

b) hidrocarbonetos mais óxidos de nitrogênio: um e meio grama por quilômetro rodado;

III - produzidos a partir de 1º de janeiro de 2009:

a) monóxido de carbono: dois gramas por quilômetro rodado;

b) hidrocarbonetos mais óxidos de nitrogênio: um grama por quilômetro rodado;

Art. 3º São os seguintes os limites de emissão de gases de escapamento de motocicletas novos e similares equipados com motores cujo volume de deslocamento volumétrico seja menor ou igual a duzentos e cinquenta centímetros cúbicos:

I – produzidos a partir de 1º de janeiro de 2005:

a) monóxido de carbono: oito gramas por quilômetro rodado;

b) hidrocarbonetos: dois gramas por quilômetro rodado;

c) óxidos de nitrogênio: dois décimos de grama por quilômetro rodado;

d) teor de monóxido de carbono em marcha lenta: quatro por cento do volume total de emissão;

II - produzidos a partir de 1º de janeiro de 2007:

a) monóxido de carbono: três gramas por quilômetro rodado;

b) hidrocarbonetos: meio grama por quilômetro rodado;

c) óxidos de nitrogênio: um décimo de grama por quilômetro rodado;

d) teor de monóxido de carbono em marcha lenta: dois por cento do volume total de emissão;

III - produzidos a partir de 1º de janeiro de 2009:

a) monóxido de carbono: um e meio grama por quilômetro rodado;

b) hidrocarbonetos: três décimos de grama por quilômetro rodado;

c) óxidos de nitrogênio: sete centésimos de grama por quilômetro rodado;

d) teor de monóxido de carbono em marcha lenta: um por cento do volume total de emissão;

Art. 4º São os seguintes os limites de emissão de gases de escapamento de motocicletas novos e similares equipados com motores cujo volume de deslocamento volumétrico seja maior que duzentos e cinquenta centímetros cúbicos:

I – produzidos a partir de 1º de janeiro de 2005:

a) monóxido de carbono: oito gramas por quilômetro rodado;

b) hidrocarbonetos: dois gramas por quilômetro rodado;

c) óxidos de nitrogênio: dois décimos de grama por quilômetro rodado;

d) teor de monóxido de carbono em marcha lenta: três por cento do volume total de emissão;

II - produzidos a partir de 1º de janeiro de 2007:

a) monóxido de carbono: três gramas por quilômetro rodado;

b) hidrocarbonetos: meio grama por quilômetro rodado;

c) óxidos de nitrogênio: um décimo de grama por quilômetro rodado;

d) teor de monóxido de carbono em marcha lenta: um por cento do volume total de emissão;

III - produzidos a partir de 1º de janeiro de 2009:

a) monóxido de carbono: um e meio grama por quilômetro rodado;

b) hidrocarbonetos: três décimos de grama por quilômetro rodado;

c) óxidos de nitrogênio: sete centésimos de grama por quilômetro rodado;

d) teor de monóxido de carbono em marcha lenta: meio por cento do volume total de emissão.

Art. 5º Os órgãos competentes para estabelecer procedimentos de ensaio, medição, certificação, licenciamento e avaliação dos níveis de emissão de ciclomotores, motocicletas e veículos similares, bem como das medidas complementares relativas ao controle da poluição deles decorrente, são o Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA – e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA – em consonância com os demais programas de controle da poluição do ar e em conformidade com o sistema metrológico nacional.

Art. 6º Os limites de emissão de poluentes e demais exigências estabelecidas nesta Lei aplicam-se tanto aos ciclomotores, motocicletas e veículos similares de fabricação nacional, como aos importados.

Art. 7º O disposto nesta Lei não se aplica aos modelos de ciclomotores, motocicletas e veículos similares cuja produção anual não exceda a cem unidades.

Art. 8º O Poder Executivo estabelecerá os regulamentos necessários à aplicação desta Lei.

Art. 9º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Programa Nacional de Controle de Poluição por Veículos Automotores – PROCONVE -, instituído em 1986, combinado com a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução da emissão de poluentes por veículos automotores, é um exemplo bem sucedido de programa de controle da emissão de gases e material particulado poluentes. Contudo, tanto o PROCONVE como a citada Lei não contemplam a hipótese de estabelecer limites semelhantes para ciclomotores.

Nos últimos anos, a frota de ciclomotores, motocicletas e similares nas áreas urbanas brasileiras vem crescendo de modo expressivo. É evidente que esses veículos contribuem para a deterioração da qualidade do ar, ainda mais se considerarmos que eles não estão obrigados, por lei, a observar qualquer limite de emissão.

Por serem movidos, em sua maioria, por motores de dois tempos, nos quais o óleo lubrificante é misturado à gasolina, os ciclomotores, motocicletas e motos em geral são significativas fontes de poluição do ar, em alguns casos com emissões superiores às dos automóveis.

Tanto é que o Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA – instituiu recentemente o Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares – PROMOT. No entanto, é mister que matéria de tamanha relevância seja tratada em lei federal específica, com o mesmo tratamento dado aos automóveis, ônibus, caminhões e outros veículos automotores. Ademais, faz-se necessário o estabelecimento de uma agenda clara e rígida, com vistas à adoção, pela indústria nacional assim como pelos importadores de motos, de metas de redução de emissão de poluentes por seus produtos. Desse modo, este Projeto de Lei institui prazos suficientes para a adequação tecnológica de motores às novas exigências de controle da poluição.

Deve-se ressaltar que as indústrias nacional e estrangeira já dispõem de tecnologias adequadas e de eficácia comprovada que permitem atender às necessidades de controle da poluição produzida por motos, como catalisadores, sistemas de lubrificação e alimentação de motores mais eficientes, além de outros recursos técnicos.

Desta forma, é com a preocupação de contribuir para a proteção da qualidade do ar de nossas cidades que apresentamos este Projeto de Lei, esperando contar com o indispensável apoio dos ilustres pares do Congresso Nacional para seu aperfeiçoamento e aprovação.

Sala das Sessões, em de de 200 .

Deputado Júnior Betão