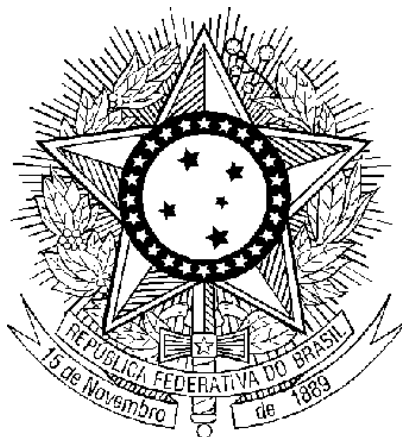




CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.373, DE 2004

(Do Sr. Ronaldo Vasconcellos)

Dispõe sobre a substituição do óleo diesel por combustíveis de queima limpa em motores de ignição por compressão e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE ESTE AO PL-6983/2002.

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Todos os motores móveis ou estacionários de ignição por compressão que operem por longo período de tempo próximos a pessoas e com potencial de dano à saúde somente podem ser acionados por combustíveis de queima limpa.

Parágrafo único. O prazo para a exigência prevista no *caput* deste artigo é de dois anos.

Art. 2º Qualquer aquisição ou substituição de veículos acionados por motores de ignição por compressão para compor a frota oficial, ou locação de veículos de propriedade de terceiros para uso oficial, somente pode ser realizada por unidades movidas a combustíveis renováveis de queima limpa.

§ 1º O prazo para a substituição integral prevista no *caput* deste artigo é de cinco anos.

§ 2º Excluem-se da obrigatoriedade prevista neste artigo os veículos componentes da frota das Forças Armadas e aqueles destinados à prestação de serviços públicos em faixas de fronteira e em localidades desprovidas de abastecimento com combustíveis renováveis.

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

JUSTIFICAÇÃO

O motor de ciclo Diesel é dito de "ignição por compressão". Nesse tipo de motor, uma nuvem de óleo é formada após a sua injeção no ar quente contido no cilindro, ocorrendo, assim, a ignição da mistura. O aquecimento do ar é devido à compressão efetuada pelo pistão do motor.

A combustão do óleo diesel de petróleo dentro do motor não é completa e gera gases e resíduos particulados, que são vistos como uma fumaça que sai do escapamento. Trata-se de uma fuligem escura com material particulado

fino que não apenas entra nos pulmões, mas chega também à corrente sanguínea e linfática. Os gases e vapores incluem o dióxido de carbono, o monóxido de carbono, os óxidos sulfurosos e diversos hidrocarbonetos aromáticos polinucleares. Esses hidrocarbonetos são comprovadamente carcinogênicos.

As emissões decorrentes da combustão do óleo diesel oferecem sérios riscos à saúde pública. Já está comprovado que as populações que se encontram na “rota do diesel”, ou seja, aquelas pessoas que moram ou trabalham em avenidas ou nas proximidades de autopistas e estradas movimentadas apresentam problemas respiratórios e índices de câncer de pulmão maiores do que aquelas que estão longe dessas áreas.

Também já se sabe que há profissões de maior morbidade por exposição às emissões da combustão do diesel como, por exemplo, motoristas de caminhão, guardas e fiscais de trânsito, pessoas que trabalham na manutenção de rodovias e ferrovias, motoristas de empilhadeiras a diesel e pessoal de manutenção em garagens de ônibus, caminhões e utilitários. Os “trios elétricos” também são grandes fontes de poluição para os trabalhadores e para o público, pois os motores de acionamento do veículo e dos geradores de energia são, geralmente, acionados por óleo diesel.

É de fundamental importância que nesses casos seja utilizado um combustível de queima limpa, de modo a evitar maiores danos à saúde das pessoas que respiram, por período de tempo prolongado, as emissões desses motores. O biodiesel e o gás natural são combustíveis de queima limpa, cujas emissões são muito menos danosas aos seres humanos e ao meio ambiente que as do óleo diesel de petróleo.

Também é importante que os veículos de motor diesel adquiridos para compor a frota oficial sejam obrigatoriamente movidos por combustíveis renováveis de queima limpa, a exemplo do que já ocorre com os veículos leves, conforme disposto na Lei nº 9.660, de 16 de junho de 1998.

A ampliação da frota de veículos movidos a combustíveis de queima limpa apresenta inúmeras vantagens, como a melhoria da qualidade do meio ambiente, a geração de milhares de empregos e a possibilidade de economia de

divisas, visto que o Brasil importa anualmente cerca de 40 milhões de barris de óleo diesel.

Por isso apresentamos o presente projeto de lei, que pode significar um importante passo na substituição do óleo diesel convencional por combustíveis ecologicamente corretos como, por exemplo, o biodiesel e o gás natural.

Sala das Sessões, em 23 de abril de 2004.

Deputado Ronaldo Vasconcellos

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 9.660, DE 16 DE JUNHO DE 1998

Dispõe sobre a substituição gradual da frota oficial de veículos e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Qualquer aquisição ou substituição de veículos leves para compor a frota oficial, ou locação de veículos de propriedades de terceiros para uso oficial somente poderá ser realizada por unidades movidas a combustíveis renováveis.

§ 1º O prazo para a substituição integral da frota oficial de veículos leves por veículos movidos a combustíveis renováveis é de cinco anos.

§ 2º Excluem-se da obrigatoriedade prevista neste artigo os veículos componentes da frota das Forças Armadas, os de representação dos titulares dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios e, conforme dispuser regulamento, aqueles destinados à prestação de serviços públicos em faixas de fronteira e localidades desprovidas de abastecimento com combustíveis renováveis.

** § 2º com redação dada pela Lei nº 10.182, de 12/02/2001.*

Art. 2º Todos os veículos leves com capacidade de motorização superior a um mil centímetros cúbicos adquiridos por pessoas físicas com incentivos fiscais ou qualquer outro tipo de subvenção econômica deverão ser movidos a combustíveis renováveis.

§ 1º A aquisição de veículos movidos a combustíveis renováveis por meio de financiamento ou consórcio terá prazo superior em, no mínimo, cinquenta por cento dos prazos estabelecidos para a aquisição de seus equivalentes movidos a combustíveis líquidos não-renováveis.

§ 2º Excluem-se da obrigatoriedade prevista no caput deste artigo os veículos destinados a portadores de deficiências físicas.

§ 3º Fica excluído da obrigatoriedade prevista no caput deste artigo o veículo nacional destinado ao integrante de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira e de delegações especiais acreditadas junto ao Governo brasileiro, bem assim ao funcionário, perito, técnico ou consultor de representações de organismos internacionais ou regionais de caráter permanente, dos quais o Brasil seja membro, ou amparado por acordos internacionais celebrados pelo Brasil, observado o princípio da reciprocidade quando cabível, desde que de nacionalidade estrangeira e não possua residência permanente no Brasil.

** § 3º acrescido pela Lei nº 10.182, de 12/02/2001.*

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
