



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 3.844, DE 2008** **(Do Sr. Carlos Bezerra)**

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

NOVO DESPACHO:

DEVIDO AO ARQUIVAMENTO DO PL 774/1999 NOS TERMOS DO ART. 105 DO RICD, DESAPENSE-SE O PL 3844/2008 DO PL 774/1999, PERMANECENDO A MATÉRIA DISTRIBUÍDA ÀS COMISSÕES DE: VIAÇÃO E TRANSPORTES; CIÊNCIA, TECNOLOGIA E INOVAÇÃO; ESPORTE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO; DEFESA DO CONSUMIDOR; INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS; FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54, RICD); E CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54, RICD), ENSEJANDO A CRIAÇÃO DE COMISSÃO ESPECIAL, NOS TERMOS DO ART. 34, II DO RICD.

APRECIÇÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 5588/16

(*) Atualizado em 13/4/23, em razão de novo despacho. Apensado (1)

PROJETO DE LEI Nº , DE 2008
(Do Sr. Carlos Bezerra)

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 Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de gases de escape para ciclomotores novos:

I – para veículos produzidos a partir de 1º de janeiro de 2003:

a) monóxido de carbono: 6,0 g/km;

b) hidrocarbonetos mais óxidos de nitrogênio: 3,0 g/km;

II – para veículos produzidos a partir de 1º de janeiro de 2006:

a) monóxido de carbono: 1,0 g/km;

b) hidrocarbonetos mais óxidos de nitrogênio: 1,2 g/km.

Art. 3º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de gases de escape para motocicletas e similares novos:

2003:

I – para veículos produzidos a partir de 1º de janeiro de

a) monóxido de carbono: 13,0 g/km;

b) hidrocarbonetos: 3,0 g/km;

c) óxidos de nitrogênio: 0,3 g/km;

d) monóxido de carbono em marcha lenta:

1 - 6,0% em volume para motocicletas com deslocamento volumétrico menor ou igual a duzentos e cinquenta centímetros cúbicos;

2 - 4,5% em volume para motocicletas com deslocamento volumétrico maior que duzentos e cinquenta centímetros cúbicos;

II – para veículos produzidos a partir de 1º de janeiro de 2006:

a) com motor de deslocamento volumétrico menor ou igual a cento e cinquenta centímetros cúbicos:

1. monóxido de carbono: 5,5 g/km;

2. hidrocarbonetos: 1,2 g/km;

3. óxidos de nitrogênio: 0,3 g/km;

b) com motor de deslocamento volumétrico maior que cento e cinquenta centímetros cúbicos:

1. monóxido de carbono: 5,5 g/km;

2. hidrocarbonetos: 1,0 g/km;

3. óxidos de nitrogênio: 0,3 g/km;

III – para veículos produzidos a partir de 1º de janeiro de 2009:

a) com motor de deslocamento volumétrico menor ou igual a cento e cinquenta centímetros cúbicos:

1. monóxido de carbono: 2,0 g/km;

2. hidrocarbonetos: 0,8 g/km;

3. óxidos de nitrogênio: 0,15 g/km;

b) com motor de deslocamento volumétrico maior que cento e cinquenta centímetros cúbicos:

1. monóxido de carbono: 2,0 g/km;

2. hidrocarbonetos: 0,3 g/km;

3. óxidos de nitrogênio: 0,15 g/km.

I – monóxido de carbono: 7,0 g/km;

II – hidrocarbonetos: 1,5 g/km;

III – óxidos de nitrogênio: 0,4 g/km.

Art. 4º O disposto nesta Lei aplica-se tanto aos ciclomotores, motocicletas e veículos similares de fabricação nacional, como aos importados.

Parágrafo único. O disposto nesta Lei não se aplica aos modelos de ciclomotores, motocicletas e veículos similares de fabricação nacional cuja produção anual não exceda a cem unidades.

Art. 5º O descumprimento desta Lei sujeita os infratores às sanções penais e administrativas previstas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e seu regulamento.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A poluição atmosférica é um dos problemas que afetam a maior parte das cidades em todo o mundo, com efeitos maléficos à saúde pública e ao meio ambiente. No Brasil, várias medidas vêm sendo adotadas para reduzir os níveis de poluição, iniciando pelo controle das atividades industriais, na década de 70 do século passado.

Em 1986, foi instituído o Programa Nacional de Controle de Poluição por Veículos Automotores (Proconve), por meio do qual obteve-se uma redução na emissão de poluentes de veículos novos em cerca de 97%, por meio da limitação progressiva da emissão de poluentes, da introdução de tecnologias como catalisador, injeção eletrônica de combustível e de melhorias nos combustíveis automotivos. O Proconve, no entanto, foi dirigido apenas a automóveis, ônibus e caminhões.

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 geral com emissões superiores às dos automóveis. Como exemplo, pode-se mencionar a emissão de monóxido de carbono de um veículo de 2006, que é de 2,3 gramas por quilômetro rodado para uma moto, enquanto a de um automóvel é de 0,33 gramas por quilômetro. Ou seja, uma motocicleta é sete vezes poluente que um carro.

Com o expressivo crescimento da frota de motocicletas e similares, e seu perfil de utilização, principalmente no segmento econômico de prestação de serviços e de entregas em regiões urbanas, torna-se necessário controlar o nível de emissões de poluentes desses veículos.

Este projeto de lei tem por objetivo sanar essa lacuna e foi baseado nos níveis máximos de emissão de poluentes fixados nas Resoluções 297/2002 e 342/2003 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), baseadas, por sua vez, na legislação adotada pela União Européia.

Deve-se ressaltar que as indústrias nacional e estrangeira já dispõem de tecnologias adequadas e de eficácia comprovada que permitem atender aos limites ora estabelecidos, como catalisadores, sistemas de lubrificação e alimentação de motores mais eficientes, além de outros recursos técnicos.

Contamos, assim, com o indispensável apoio dos ilustres pares do Congresso Nacional para o aperfeiçoamento e aprovação da proposição que ora apresentamos.

Sala das Sessões, em de de 2008.

Deputado Carlos Bezerra

2008_258_Carlos Bezerra_039

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI Nº 9.605, DE 12 FEVEREIRO DE 1998

Dispõe sobre as Sanções Penais e Administrativas Derivadas de Condutas e Atividades Lesivas ao Meio Ambiente, e dá outras providências.

**CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º (VETADO)

Art. 2º Quem, de qualquer forma, concorre para a prática dos crimes previstos nesta Lei, incide nas penas a estes cominadas, na medida da sua culpabilidade, bem como o diretor, o administrador, o membro de conselho e de órgão técnico, o auditor, o gerente, o preposto ou mandatário de pessoa jurídica, que, sabendo da conduta criminosa de outrem, deixar de impedir a sua prática, quando podia agir para evitá-la.

RESOLUÇÃO CONAMA Nº 297, DE 26 DE FEVEREIRO DE 2002

Estabelece os limites para emissões de gases poluentes por ciclomotores, motocicletas e veículos similares novos.

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE-CONAMA, no uso das atribuições previstas na Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, regulamentada pelo Decreto nº 99.274, de 6 de junho de 1990, e tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno, e

Considerando o expressivo crescimento da frota de ciclomotores, motocicletas e similares nas principais regiões metropolitanas do País;

Considerando que a emissão de poluentes por ciclomotores, motocicletas e similares contribui para a contínua deterioração da qualidade de vida, especialmente nos centros urbanos;

Considerando que ciclomotores, motocicletas e similares são fontes relevantes de emissão de poluentes nocivos à saúde pública e ao meio ambiente;

Considerando a existência de tecnologias adequadas, de eficácia comprovada, que permite atender às necessidades de controle da poluição, resolve:

Art. 1º Estabelecer os limites para emissões de gases poluentes por ciclomotores, motocicletas e veículos similares novos.

Art. 2º Instituir, a partir de 1º de janeiro de 2003, como requisito prévio para a importação, produção e comercialização de ciclomotores novos, motocicletas novos e similares, em todo o Território Nacional, a Licença para Uso da Confirmação de Ciclomotores, Motocicletas e Similares-LCM;

§ 1º Somente poderão ser comercializadas no Território Nacional as confirmações de ciclomotores novos, motocicletas novos e similares, ou qualquer extensão destes, que possuírem LCM a ser emitida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA.

§ 2º A LCM terá validade no ano civil da sua emissão, podendo ser revalidada pelo IBAMA, anualmente, e será de propriedade exclusiva da pessoa física ou jurídica que a solicitar.

§ 3º A LCM emitida no terceiro quadrimestre terá sua validade explicitada também para o ano civil subsequente.

§ 4º Os valores de emissão de gases de escapamento homologados para uma LCM poderão ser estendidos para outras configurações, desde que utilizem a mesma configuração de motor, sistema de exaustão e transmissão, e que a massa em ordem de marcha do veículo a receber a extensão esteja, no máximo, uma classe de inércia acima ou abaixo do veículo inicialmente homologado, conforme definida no anexo I desta Resolução.

§ 5º A revalidação de que trata o § 1º deste artigo somente será concedida nos casos em que não haja alteração nas especificações previstas no anexo II desta Resolução.

.....

RESOLUÇÃO CONAMA Nº 342, DE 25 DE SETEMBRO DE 2003

Estabelece novos limites para emissões de gases poluentes por ciclomotores, motocicletas e veículos similares novos, em observância à Resolução no 297, de 26 de fevereiro de 2002, e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE-CONAMA, no uso das competências que lhe são conferidas pelos arts. 6º e 8º da Lei no 6.938, de 31 de agosto de 1981, regulamentada pelo Decreto no 99.274, de 6 de junho de 1990, e tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno, anexo à Portaria no 499, de 18 de dezembro de 2002/107, e

Considerando o disposto na Lei no 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de poluentes por veículos automotores, e na Resolução no 297, de 26 de fevereiro de 2002, que estabelece limites para emissões de gases poluentes por ciclomotores, motocicletas e veículos similares novos; e

Considerando o expressivo crescimento da frota de ciclomotores, motocicletas e similares nas principais regiões metropolitanas do país; e

Considerando a existência de tecnologias adequadas, de eficácia comprovada, que permitem atender as necessidades de controle da poluição, resolve:

Art. 1º Estabelecer limites para emissões de gases poluentes pelo escapamento para motocicletas e veículos similares novos, em observância ao § 1º do art. 8º da Resolução CONAMA nº 297, de 26 de fevereiro de 2002, nos seguintes termos:

I - para lançamentos de novos modelos de veículos, dotados de novas configurações de motor, sistema de alimentação, transmissão e exaustão, produzidos a partir de 1º de janeiro de 2005:

a) veículos com motor de deslocamento volumétrico < 150 cm³:

1. monóxido de carbono: 5,5 g/km;
2. hidrocarbonetos: 1,2 g/km;
3. óxidos de nitrogênio: 0,3 g/km.

b) veículos com motor de deslocamento volumétrico < 150 cm³:

1. monóxido de carbono: 5,5 g/km;
2. hidrocarbonetos: 1,0 g/km;
3. óxidos de nitrogênio: 0,3 g/km.

II - para todos os modelos de veículos em produção a partir de 1º de janeiro de 2006, os limites de emissão serão os mesmos estabelecidos nas alíneas “a” e “b” do inciso I deste artigo.

III - para os motocicletas de três rodas (triciclos) e os de quatro rodas (quadriciclos) os limites são:

a) para lançamentos de novos modelos de veículos, dotados de novas confi

gurações de motor, sistema de alimentação, transmissão e exaustão, produzidos a partir de 1º de janeiro de 2005:

1. monóxido de carbono: 7,0 g/km;
2. hidrocarbonetos: 1,5 g/km;
3. óxidos de nitrogênio: 0,4 g/km.

b) para todos os modelos de veículos em produção a partir de 1º de janeiro de 2006, os limites de emissões serão os mesmos estabelecidos na alínea “a” deste inciso.

IV - para todos os modelos de veículos em produção a partir de 1º de janeiro de 2009:

a) veículos com motor de capacidade volumétrica < 150 cm³:

1. monóxido de carbono: 2,0 g/km;
2. hidrocarbonetos: 0,8 g/km;
3. óxidos de nitrogênio: 0,15 g/km.

b) veículos com motor de capacidade volumétrica < 150 cm³:

1. monóxido de carbono: 2,0 g/km;
2. hidrocarbonetos: 0,3 g/km;
3. óxidos de nitrogênio: 0,15 g/km.

Art. 2º Os procedimentos de ensaios para a determinação dos gases de escapamento nas diversas etapas de controle, previstos na Resolução CONAMA nº 297, de 2002, deverão acompanhar as modificações dos regulamentos técnicos equivalentes adotados pela Comunidade Européia.

Art. 3º A regulamentação para os critérios de garantia de durabilidade das emissões de escapamento de que trata o § 1º, do art. 12 da Resolução CONAMA nº 297, de 26 de fevereiro de 2002, deverá ser apresentada ao CONAMA até 30/12/2003.

Art. 4º Os limites de emissão de poluentes e os procedimentos específicos relativos à inspeção periódica dos veículos em uso para os Programas de Inspeção Veicular de que trata o artigo 20 da Resolução CONAMA nº 297, de 26 de fevereiro de 2002, deverão ser propostos ao CONAMA até 30/12/2003.

Art. 5º Os relatórios de emissões de gases de escapamento, no âmbito do Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares-PROMOT, deverão apresentar dados referentes à emissão do dióxido de carbono, visando subsidiar os estudos brasileiros sobre as emissões de aquecimento global (efeito estufa).

Art. 6º Os prazos estabelecidos no inciso IV do art. 1º desta Resolução, poderão ser revistos pelo CONAMA, mediante motivação técnica e ambiental, até 30 de junho de 2008.

Art. 7º O não-cumprimento ao disposto nesta Resolução sujeitará os infratores, entre outras, às penalidades e sanções, respectivamente, previstas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 e no Decreto nº 3.179, de 21 de setembro de 1999.

Art. 8º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

MARINA SILVA - Presidente do Conselho

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.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 774/1999 nos termos do art. 105 do RICD, desapense-se do PL 774/1999 o PL 5588/2016 e, em seguida, apense-o ao PL 3844/2008

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 dispuser 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 obrigatória 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 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 (NO_x);
- 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



Convenção Quadro sobre
Mudança do Clima

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

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 Nosso 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

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
