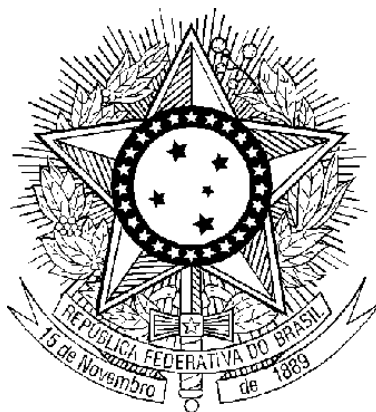




CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.690-B, DE 2003

(Do Sr. Júnior Betão)

Dispõe sobre a redução da emissão de poluentes por ciclomotores, motocicletas e veículos similares; tendo pareceres: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. MAURO LOPES); e da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, pela aprovação deste, na forma do Substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transportes (relator: DEP. MURILO ZAUITH).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO;

MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24, II

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão
- substitutivo adotado pelo relator

III – Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

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 novas e similares equipadas 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 13 de agosto de 2003.

Deputado **Júnior Betão**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

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 hidrogênio (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.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

Nos termos regimentais, chega a este órgão técnico o projeto de lei supracitado, que pretende estabelecer 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. A proposta define, em seu art. 2º, os limites de emissão de gases de escapamento para ciclomotores novos, propondo uma redução escalonada a partir de 1º de janeiro de 2005 até 1º de janeiro de 2009.

O art. 3º apresenta um escalonamento semelhante, também referente à emissão de gases de escapamento, porém específico para motocicletas novos e similares equipados com motores cujo volume de deslocamento volumétrico seja menor ou igual a duzentos e cinquenta centímetros cúbicos. Por seu turno, o art. 4º trata dos 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.

A proposta ainda estabelece que o Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA – e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA – são os órgãos competentes para estabelecer, tanto os procedimentos de ensaio, medição, certificação, licenciamento e avaliação dos níveis de emissão de ciclomotores, motocicletas e veículos similares, quanto as medidas complementares relativas ao controle da poluição deles decorrente. Esses procedimentos e medidas devem estar em consonância com os demais programas de controle da poluição do ar e em conformidade com o sistema metrológico nacional. Determina o texto, por fim, que as disposições nele contidas aplicam-se tanto aos ciclomotores, motocicletas e veículos similares importados, como aos de fabricação nacional, excetuados os modelos de ciclomotores, motocicletas e veículos similares cuja produção anual não exceda a cem unidades.

A proposição prevê que a lei originada do texto em exame deve entrar em vigor na data de sua publicação oficial e que o Poder Executivo fica responsável pela regulamentação necessária.

O nobre Autor justifica sua iniciativa argumentando que a frota de ciclomotores cresceu de forma expressiva nos últimos anos e, não obstante, esses veículos estão à parte do controle que hoje é exercido sobre a emissão de poluentes. Embora o CONAMA tenha instituído recentemente um programa de controle voltado para a emissão de poluentes por ciclomotores, entende o nobre Autor que é mister que a matéria, pela sua relevância, seja objeto de lei.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A partir do início dos anos 80, com a exacerbação da poluição ambiental nos grandes centros urbanos do nosso País, paralelamente à constatação de que grande parte dos poluentes atmosféricos derivava da queima de combustíveis em veículos automotores, começou a surgir a consciência da necessidade de um maior controle da emissão de gases e partículas por esses veículos. Surgiu assim, em 1986, o Programa Nacional de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE, instituído pelo CONAMA, como coroamento de um esforço para criar uma forma de controle de poluição por veículos que fosse técnica e economicamente viável.

O PROCONVE foi muito bem aceito pelos vários setores envolvidos e caracteriza-se por buscar, simultaneamente, a redução dos níveis de emissão de poluentes pelos veículos automotores e do consumo de combustíveis, bem como o incentivo ao desenvolvimento tecnológico. Os limites máximos de emissão de poluentes foram fixados de acordo com um cronograma de longo prazo, que contempla os veículos leves de passageiros e comerciais e os veículos pesados. Esse cronograma, que vem sendo cumprido pelas montadoras, já resultou em inovações importantes na frota de veículos em circulação no País, como é o caso da adoção do catalisador e da injeção eletrônica.

Posteriormente, foi aprovada a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que estabelece, como parte integrante da Política Nacional de Meio Ambiente, a obrigação dos fabricantes de motores e veículos automotores e dos fabricantes de combustíveis em tomar as providências necessárias para reduzir os níveis de emissão de monóxido de carbono, óxido de nitrogênio, hidrocarbonetos, álcoois, aldeídos, fuligem, material particulado e outros compostos poluentes nos veículos comercializados no País. A referida norma legal fixa limites de emissão e define um cronograma para que todos os envolvidos possam adequar-se às regras.

Nem o PROCONVE, nem a Lei nº 8.723/93, entretanto, abarcam os ciclomotores, motocicletas e motonetas em suas determinações. Trata-se, como bem apontou o Autor, de uma lacuna que, ainda que fosse justificável na década passada, hoje não é mais, tendo em vista o grande aumento da frota desses veículos em nossos centros urbanos. Vale registrar que uma parcela desses veículos é equipada com motores de dois tempos, caracterizados pela mistura de óleo lubrificante ao combustível que é queimado, o que os torna uma significativa fonte de poluição atmosférica. Mesmo as motocicletas equipadas com motor de quatro tempos são poluentes, uma vez que a eficiência dos seus motores na queima de combustível é inferior à dos automóveis.

Movido pela mesma preocupação do Autor, o CONAMA instituiu, por meio da Resolução nº 297, de 26 de fevereiro de 2002, o Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares – PROMOT. Nos termos da referida resolução, os fabricantes começaram, a partir de 1º de janeiro de 2003, a fazer as devidas adequações em todos os veículos produzidos no País. As disposições quanto aos limites de emissão de poluentes valem também para os veículos importados.

Não obstante a existência dessa resolução, o nobre Autor considera que seria necessário impor as referidas exigências em lei, de forma a que a matéria tenha um tratamento condizente com sua importância. Sem desprezar esse argumento, cabe fazer ressalvas importantes.

Em primeiro lugar, a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que define regras sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, determina que “o mesmo assunto não poderá ser disciplinado por mais de uma lei, exceto quando a subsequente se destine a complementar lei considerada básica, vinculando-se a esta por remissão expressa” (art. 7º, inciso IV). Assim, a proposta não poderia ter a forma de uma lei autônoma, mas deveria estar inserida na Lei nº 8.723/93, que já disciplina a questão da emissão de poluentes por veículos automotores, categoria à qual pertencem os ciclomotores, motocicletas e motonetas, nos termos do art. 96 do Código de Trânsito Brasileiro.

Além disso, a elaboração de um texto legal muito detalhista, com a fixação de valores de emissão de poluentes, é contraproducente, visto que a rapidez da evolução tecnológica exige que a norma de comando seja flexível, de forma a permitir adaptações. Em princípio, é muito mais fácil fazer adequações numa resolução do CONAMA do que vir a alterar uma lei. Mesmo a Lei nº 8.723/93, apesar de fixar valores, remete ao CONAMA a competência para fazer as complementações e alterações necessárias (art. 2º, § 9º). Outro aspecto a ponderar é que a resolução do CONAMA que instituiu o PROMOT está em vigor desde 2003, com limites admissíveis de emissão de poluentes mais rígidos do que os pretendidos pela proposta em exame. Aprovar o texto original da proposição seria, portanto, um retrocesso.

Diante do exposto, optamos pela apresentação de um substitutivo que, de um lado, insere a matéria no corpo da Lei nº 8.723/93 e, de outro, retira da proposta o detalhamento dos limites admissíveis de emissão dos poluentes, remetendo essa definição ao CONAMA.

Assim, nosso voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 1.690, de 2003, na forma do substitutivo que aqui oferecemos.

Sala da Comissão, em 19 de outubro de 2004.

Deputado **MAURO LOPES**
Relator

Substitutivo ao Projeto de Lei nº 1.690, de 2003

Altera a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, para dispor sobre a emissão de poluentes por ciclomotores, motocicletas e veículos similares.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993 passa a vigorar acrescida do seguinte art. 2º-A:

“Art. 2º-A Serão estabelecidos pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente – CONAMA – os limites máximos admissíveis de emissão de poluentes para ciclomotores, motocicletas e veículos similares novos.

§ 1º Os ciclomotores, motocicletas e veículos similares importados ficam obrigados a atender, na totalidade de suas vendas no mercado nacional, os mesmos limites de emissão e demais exigências que vierem a ser estabelecidas nos termos do caput.

§ 2º O disposto nesta Lei não se aplica aos modelos de ciclomotores, motocicletas e veículos similares cuja produção anual não exceda a cem unidades.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 19 de outubro de 2004.

Deputado **MAURO LOPES**
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 1.690/03, com substitutivo, nos termos do parecer do relator, Deputado Mauro Lopes.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Mário Assad Júnior - Presidente, Homero Barreto e Nelson Bornier - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Beto Albuquerque, Chico da Princesa, Devanir

Ribeiro, Domiciano Cabral, Eliseu Padilha, Eliseu Resende, Francisco Appio, Jair de Oliveira, Lael Varella, Leodegar Tiscoski, Marcelo Castro, Mauro Lopes, Milton Monti, Neucimar Fraga, Philemon Rodrigues, Telma de Souza, Wellington Roberto, Jurandir Boia, Marcelo Teixeira, Oliveira Filho, Pedro Fernandes, Reinaldo Betão e Silvio Torres.

Sala da Comissão, em 17 de agosto de 2005.

Deputado MÁRIO ASSAD JÚNIOR
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Altera a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, para dispor sobre a emissão de poluentes por ciclomotores, motocicletas e veículos similares.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993 passa a vigorar acrescida do seguinte art. 2º-A:

“Art. 2º-A Serão estabelecidos pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente – CONAMA – os limites máximos admissíveis de emissão de poluentes para ciclomotores, motocicletas e veículos similares novos.

§ 1º Os ciclomotores, motocicletas e veículos similares importados ficam obrigados a atender, na totalidade de suas vendas no mercado nacional, os mesmos limites de emissão e demais exigências que vierem a ser estabelecidas nos termos do caput.

§ 2º O disposto nesta Lei não se aplica aos modelos de ciclomotores, motocicletas e veículos similares cuja produção anual não exceda a cem unidades.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 19 de outubro de 2004.

Deputado MÁRIO ASSAD JÚNIOR
Presidente

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

I – RELATÓRIO

Trata-se de projeto de lei que estabelece as metas de redução e os limites máximos de emissão de gases e materiais particulados poluentes pelos veículos ciclomotores, motocicletas e similares comercializados no Brasil.

A proposta define os limites de emissão de gases para os ciclomotores novos, propondo uma redução escalonada entre janeiro de 2005 e janeiro de 2009. Apresenta, ainda, escalonamento semelhante para a emissão de gases de escapamento de motocicletas novas e similares, distinguindo estes limites por categoria de cilindrada, abaixo e acima de duzentos e cinquenta centímetros cúbicos.

O projeto define, ainda, que o Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA - e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA - são os órgãos competentes para estabelecer tanto os procedimentos de ensaio, medição, certificação, licenciamento e avaliação dos níveis de emissão supracitados, quanto as medidas complementares relativas ao controle da poluição deles decorrente.

Tais procedimentos devem estar em consonância tanto com os demais programas de controle de poluição quanto com o sistema metrológico nacional e as disposições do projeto aplicam-se aos veículos importados, bem como aos de fabricação nacional.

O presente projeto foi analisado pela douta Comissão de Viação e Transportes, onde recebeu parecer favorável na forma de substitutivo cujo escopo, conforme argumento do relator que o elaborou, foi o de evitar o excessivo detalhamento do projeto, como no aspecto da fixação de valores de emissão de poluentes, o que, ao entendimento daquele Colegiado, seria contraproducente, visto que a rapidez da evolução tecnológica exige maior flexibilidade da norma, sendo mais adequado, portanto, que estas determinações se dessem por resolução do CONAMA, de mais fácil adequação. Assim, o substitutivo da Comissão de Viação e

Transportes, por um lado, insere no corpo da Lei nº 8.723/93, que disciplina a emissão de poluentes por veículos automotores, as categorias de veículos ciclomotores, motocicletas e motonetas, e, por outro, retira da projeto de lei o detalhamento dos limites de emissão, remetendo-o à responsabilidade do CONAMA.

Não foram apresentadas emendas no âmbito desta Comissão dentro do prazo regimental.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Cabe à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio proferir parecer sobre o mérito econômico da matéria em tela.

Neste sentido, vale considerar, inicialmente, que o controle da emissão de poluentes pela frota de veículos automotores e similares é procedimento que vem sendo adotado em inúmeros países desenvolvidos, dada a constatação das externalidades negativas que tais resíduos provocam na atividade econômica como um todo.

De fato, há muito que se vem encarando o fenômeno da poluição e seu controle, menos pelo lado da elevação dos custos de produção e mais pelo possível efeito deletério na capacidade produtiva no longo prazo. Assim, a implementação de medidas de controle e exigências legais por parte do setor público visa à correção de desequilíbrios e distorções intersetoriais, bem como, eventualmente, à redução dos impactos negativos sobre a saúde pública, que, em última análise, provocam tanto a elevação dos gastos públicos quanto a redução da produtividade da mão-de-obra e da qualidade de vida da população.

O presente projeto, a nosso ver, é meritório, porque busca submeter a crescente frota de veículos ciclomotores, motocicletas e similares, cujo impacto poluente vem aumentando rapidamente, às já existentes restrições à emissão de gases poluentes de veículos automotores. Entretanto, consideramos procedentes as razões que embasaram o substitutivo aprovado na douta Comissão de Viação e Transportes, concordando que o detalhamento dos limites de emissão deveria ficar ao encargo do CONAMA, até para facilitar possíveis modificações

futuras e para evitar o engessamento legal de matéria com características extremamente dinâmicas.

Pelas razões expostas, **votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.690, de 2003, na forma do Substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transportes.**

Sala da Comissão, em 10 de novembro de 2005.

Deputado MURILO ZAUITH
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 1.690/2003, na forma do Substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transportes, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Murilo Zauith.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Romeu Queiroz - Presidente, Edson Ezequiel, Gerson Gabrielli, Joaquim Francisco, Júlio Redecker, Reinaldo Betão, Ronaldo Dimas, Josias Gomes, Lupércio Ramos e Osório Adriano.

Sala da Comissão, em 8 de março de 2006.

Deputado ROMEU QUEIROZ
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
