

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

PROJETO DE LEI Nº 1.690, DE 2003

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

Autor: Deputado JÚNIOR BETÃO

Relator: Deputado LUCIANO ZICA

I - RELATÓRIO

A proposição em análise pretende estabelecer metas de redução e limites máximos de emissão de gases e material particulado poluentes por veículos ciclomotores, motocicletas e similares.

No art. 2º, são estabelecidos os seguintes limites de emissão de gases de escapamento para ciclomotores novos: se produzidos a partir de 01.01.2005, quatro gramas por quilômetro rodado de monóxido de carbono e dois gramas por quilômetro rodado de hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio; se produzidos a partir de 01.01.2007, três gramas por quilômetro rodado de monóxido de carbono e um e meio grama por quilômetro rodado de hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio; se produzidos a partir de 01.01.2009, dois gramas por quilômetro rodado de monóxido de carbono e um grama por quilômetro rodado de hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio.

No art. 3º, são estabelecidos os seguintes limites de emissão de gases de escapamento de motocicletas novas e similares equipadas com motores cujo volume de deslocamento volumétrico seja menor ou igual e duzentos e cinquenta centímetros cúbicos: se produzidos a partir de 01.01.2005, oito gramas por quilômetro rodado de monóxido de carbono, dois gramas por quilômetro rodado de hidrocarbonetos, dois décimos de grama por quilômetro de óxidos de nitrogênio e quatro por cento do volume total de emissão de monóxido de carbono em marcha lenta; se produzidos a partir de 01.01.2007, três gramas por quilômetro rodado de monóxido de carbono, meio grama por quilômetro



339F75F713

rodado de hidrocarbonetos, um décimo de grama por quilômetro de óxidos de nitrogênio e dois por cento do volume total de emissão de monóxido de carbono em marcha lenta; se produzidos a partir de 01.01.2009, um e meio grama por quilômetro rodado de monóxido de carbono, três décimos de grama por quilômetro rodado de hidrocarbonetos, sete centésimos de grama por quilômetro de óxidos de nitrogênio e um por cento do volume total de emissão de monóxido de carbono em marcha lenta.

No art. 4º, são estabelecidos os seguintes limites de emissão de gases de escape de motocicletas novas e similares equipadas com motores cujo volume de deslocamento volumétrico seja maior que duzentos e cinquenta centímetros cúbicos: se produzidos a partir de 01.01.2005, oito gramas por quilômetro rodado de monóxido de carbono, dois gramas por quilômetro rodado de hidrocarbonetos, dois décimos de grama por quilômetro de óxidos de nitrogênio e três por cento do volume total de emissão de monóxido de carbono em marcha lenta; se produzidos a partir de 01.01.2007, três gramas por quilômetro rodado de monóxido de carbono, meio grama por quilômetro rodado de hidrocarbonetos, um décimo de grama por quilômetro de óxidos de nitrogênio e um por cento do volume total de emissão de monóxido de carbono em marcha lenta; se produzidos a partir de 01.01.2009, um e meio grama por quilômetro rodado de monóxido de carbono, três décimos de grama por quilômetro rodado de hidrocarbonetos, sete centésimos de grama por quilômetro de óxidos de nitrogênio e meio por cento do volume total de emissão de monóxido de carbono em marcha lenta.

No art. 5º, fica estabelecido que o Conama e o Ibama são os órgãos competentes para estabelecer procedimentos de ensaio, medição, certificação, licenciamento e avaliação dos níveis de emissão de ciclomotores, motocicletas e veículos similares, em conformidade com o sistema metrológico nacional. No art. 6º, estende a aplicação de suas determinações também aos veículos importados. No art. 7º, exclui de suas determinações os modelos de ciclomotores, motocicletas e veículos similares cuja produção anual não ultrapasse cem unidades.



O projeto de lei foi analisado primeiramente pela Comissão de Viação e Transportes (CVT), a qual aprovou a proposta na forma de um substitutivo em 03.11.2004. O substitutivo da CVT simplifica o texto original e opta por remeter ao Conama a definição dos limites admissíveis de emissão de poluentes para ciclomotores, motocicletas e veículos similares novos. A segunda câmara técnica a se manifestar, a Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio (CDEIC) também manifestou posição favorável, aprovando a proposição, na forma do substitutivo da CVT, em 08.03.2006.

Aberto o prazo regimental nesta Comissão, não foram apresentadas emendas ao projeto de lei.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A proposta concebida pelo ilustre Deputado Júnior Betão visa, basicamente, a formalizar em lei medidas similares às que vêm sendo adotadas no âmbito do Programa de Controle da Poluição do Ar por Motocicletas e Veículos Similares (PROMOT), assunto da Resolução Conama nº 297, de 26.02.2002, e da Resolução Conama nº 342, de 25.09.2003.

Não obstante o inegável mérito da preocupação do autor, parece-me que devemos necessariamente levar em consideração os argumentos externados pelas comissões que nos antecederam, que apontam que o foro ideal para fixar limites específicos de emissão de poluentes é o próprio Conama, colegiado que, com base no seu poder normativo assegurado pela Lei nº 6.938, de 31.08.1981 (Lei da Política Nacional do Meio Ambiente) já vem atuando nessa linha em relação ao controle da poluição por veículos automotores e, também, especificamente, ao controle da poluição por ciclomotores, motocicletas e veículos similares. A CVT e a CDEIC entenderam, também, que o tema deveria ser inserido na Lei nº 8.723, de 28.10.1993, que regula a redução da emissão de poluentes por veículos automotores. Mencione-se que os ciclomotores,



motocicletas e motonetas integram a categoria de veículos automotores, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro.

De fato, basta analisar atentamente o conteúdo da Lei nº 8.723, de 28.10.1993, para se concluir que a posição da CVT e a CDEIC apresenta-se como o caminho consistente para tratar da matéria aqui em exame. Se a referida lei explicita limites específicos para a emissão de uma série de poluentes por veículos automotores, ela própria, no § 9º de seu art. 2º, prevê que o Conama estabelecerá complementações e alterações em relação a seu conteúdo, inclusive no que se refere a limites para a emissão de poluentes.

Entendemos que a definição de parâmetros de caráter notadamente técnico, como os limites para a emissão de poluentes específicos, é matéria que tipicamente deve ser objeto de decisão pelo Conama, e não pelo Congresso Nacional. Mais do que isso, avaliamos que é exatamente sobre esse tipo de matéria que o Conama deve fixar sua atenção. Algumas vezes, o órgão colegiado tem extrapolado em suas funções, e estabelecido determinadas regras de caráter geral que mereceriam ser objeto de lei *stricto sensu*.

Diante do exposto, nosso Voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.690, de 2003, na forma do substitutivo da Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em de de 2006.

Deputado LUCIANO ZICA
Relator

