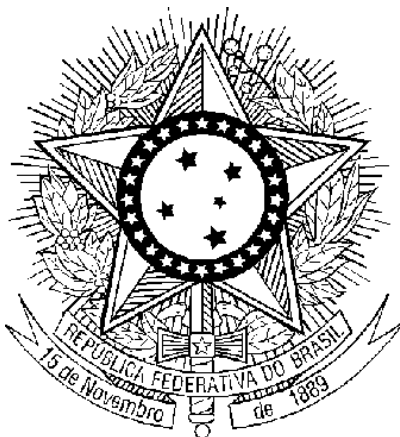


**AVULSO NÃO
PUBLICADO
REJEIÇÃO NAS
COMISSÕES DE
MÉRITO**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.800-B, DE 2007

(Do Sr. Carlos Bezerra)

Fixa limites máximos de emissão de poluentes por veículos automotores de transporte público de passageiros, e dá outras providências; tendo pareceres: da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. CHICO DA PRINCESA); e da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, pela rejeição (relator: DEP. ANTÔNIO ROBERTO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL;

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
- parecer da Comissão

III - Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei fixa limites máximos de emissão de poluentes por veículos automotores de transporte público de passageiros.

Art. 2º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores de transporte público de passageiros, produzidos no País ou importados:

I – monóxido de carbono: 0,75 g/kWh;

II – hidrocarbonetos totais: 0,23 g/kWh;

III – óxidos de nitrogênio: 1,75 g/kWh;

IV – material particulado: 0,01 g/kWh.

§ 1º Para os efeitos desta Lei, consideram-se hidrocarbonetos totais o total de substâncias orgânicas, incluindo frações de combustível não queimado e subprodutos resultantes da combustão, presentes no gás de escapamento e que são detectados pelo detector de ionização de chama.

§ 2º As empresas produtoras ou importadoras de veículos automotores de transporte público de passageiros terão o prazo de até três anos, a partir da data de publicação desta Lei, para o atendimento dos limites previstos no *caput*.

Art. 3º O não cumprimento das disposições desta Lei sujeita os infratores às sanções previstas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e seu regulamento.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A maior parte das cidades de médio e grande porte apresenta sérios problemas de poluição do ar, que ocasionam ou agravam várias doenças e, assim, contribuem com parte significativa dos gastos com a saúde pública.

O pesquisador Paulo Saldiva, chefe do Laboratório de Poluição e professor da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo, afirma que, nos dias de maior poluição, a população paulistana está sujeita a um quadro de inflamação pulmonar que pode levar ao aumento de pressão arterial. A maior parte das pessoas não sente nada, mas quem vive por muito tempo nessas condições tem redução na expectativa de vida. Essa redução é de um ano e meio em São Paulo, de acordo com o citado pesquisador. Ainda segundo ele, cerca de nove pessoas morrem por dia em São Paulo devido à poluição, o que representa entre 5% e 10% do total de óbitos naquela cidade.

O ozônio e o material particulado são os poluentes atmosféricos que mais preocupam. Ocorre que boa parcela desses poluentes – 80% e 40%, respectivamente – tem sua origem na frota de veículos movidos a óleo diesel.

Esses dados mostram a necessidade de uma mudança radical nos sistemas de transporte público urbano. Algumas cidades já deram o exemplo, como Nova Iorque, onde os ônibus tradicionais estão sendo substituídos por ônibus elétricos híbridos. Estes representam, em relação aos ônibus convencionais, uma redução de 75% na emissão de óxidos de nitrogênio, de 50% do material particulado e de 40% a 50% de gás carbônico, além de praticamente ser nula a emissão de monóxido de carbono.

Acreditamos que este projeto de lei pode representar um incentivo importante para o melhor desempenho ambiental da frota de veículos de transporte de passageiros e, em consequência, para a saúde da população urbana. Contamos, pois, com o apoio de todos os Parlamentares para a sua rápida aprovação.

Sala das Sessões, em 21 de agosto de 2007.

Deputado CARLOS BEZERRA

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

LEI Nº 9.605, DE 12 DE FEVEREIRO DE 1998

Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

**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.

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

O presente projeto de lei, de autoria do Deputado Carlos Bezerra, propõe fixar limites máximos de emissão de poluentes por veículos automotores de transporte público de passageiros.

Dentro do prazo regimental não foram apresentadas emendas na Comissão de Viação e Transportes.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Apesar da preocupação do nobre Deputado Carlos Bezerra, autor do projeto, o mesmo deve ser rejeitado de plano por já ter sido objeto de regulamentação, inclusive por órgão normativo competente do Governo Federal, não havendo necessidade de edição de lei ordinária específica para tal.

Em outubro de 1993 o Governo Federal editou a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores.

De acordo com o artigo primeiro da referida lei, os fabricantes de motores e veículos automotores e os fabricantes de combustíveis ficam obrigados a tomar 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. É importante observar que o objeto da referida lei são todos os veículos automotores e não somente os veículos automotores do transporte público de passageiros, objeto do presente projeto de lei.

Já no artigo 2º da mesma lei o legislador determinou os limites de emissão de gases e o cronograma a ser seguido pela indústria nacional.

Dentro de sua competência, o Conselho Nacional de Meio Ambiente – CONAMA, em atendimento à referida lei regulamentou a matéria através da Resolução nº 315, publicada em 29 de outubro de 2002.

A resolução em questão dispõe sobre a nova etapa do Programa de Controle de Emissões Veiculares – PROCONVE.

Os objetivos da Resolução CONAMA nº 315/2002 são:

- reduzir os níveis de emissão de poluentes pelo escapamento e por evaporação, visando o atendimento aos padrões nacionais de qualidade ambiental vigentes;
- promover o desenvolvimento tecnológico nacional, tanto na engenharia de projeto de fabricação, como também em métodos e equipamentos para o controle de emissão de poluentes; e
- promover a adequação dos combustíveis automotivos comercializados, para que resultem em produtos menos agressivos ao meio ambiente e à saúde pública.

Para tanto, a resolução determina quais serão os níveis de emissão de poluentes provenientes dos escapamentos dos veículos de passageiros e comerciais.

A mesma resolução ainda determina que os fabricantes ou importadores de veículos de passageiros ou comerciais deverão atender as mesmas regras estabelecidas para os veículos nacionais, assim como também determina o prazo que todos os veículos deverão estar enquadrados nas regras citadas.

Mesmo que estes argumentos sejam rejeitados por esta comissão, adentrando no mérito do referido projeto, devemos ter conhecimento que as ações para a redução da poluição causada pelo sistema de transportes, independentemente do país onde ela ocorra, passa por diversas ações como a

articulação do planejamento de uso e ocupação do solo e melhoria do sistema viário; a melhoria do sistema de transportes; a redução das emissões de veículos automotores; a melhoria dos sistemas de circulação e fiscalização do tráfego; a melhoria da qualidade dos combustíveis e alternativas energéticas de baixo potencial poluidor; o desenvolvimento de instrumentos econômicos e fiscais; educação e o desenvolvimento social.

A tecnologia do material rodante, a organização do tráfego urbano, o ordenamento do uso do solo e a política de transportes são os fatores mais determinantes da qualidade do ar nas grandes cidades. O transporte coletivo, por exemplo, produz emissões muito menores do que os automóveis, quando essas são calculadas por passageiro/quilômetro. Além disso, o congestionamento ou a redução da velocidade média aumentam muito a emissão de cada veículo, especialmente as emissões de monóxido de carbono, hidrocarbonetos e material particulado.

A experiência tem demonstrado que não existem fórmulas para a solução desses problemas de grande complexidade, que variam em perfil e severidade, conforme o caso e a região. Por isso, recomenda-se a integração dos órgãos de planejamento da cidade, do trânsito, do meio ambiente, de saúde etc., que deve ser articulada nos níveis nacional, regional e municipal.

De qualquer forma, não é somente disciplinando a emissão de gases dos veículos do sistema de transporte público de passageiros que iremos reduzir a emissão de gases veiculares. Isto porque, segundo a Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental – CETESB, os veículos à diesel utilizados para o transporte de passageiros na cidade de São Paulo são responsáveis por 5% do total de poluição gerada na cidade enquanto os veículos automotores à álcool ou gasolina são responsáveis por mais de 60% da poluição gerada na mesma cidade.

Por todo o exposto, votamos pela rejeição do projeto de lei nº 1.800/2007, de autoria do Deputado Carlos Bezerra, por entendermos que tal matéria já está devidamente disciplinada.

Sala das Comissões, 13 de novembro de 2007.

Deputado CHICO DA PRINCESA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 1.800/07, nos termos do parecer do relator, Deputado Chico da Princesa.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Coordenação de Comissões Permanentes - DECOM - P_5369
CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO
PL-1800-B/2007

Eliseu Padilha - Presidente, José Santana de Vasconcellos, Mauro Lopes e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Aline Corrêa, Camilo Cola, Carlos Brandão, Ciro Pedrosa, Davi Alves Silva Júnior, Décio Lima, Devanir Ribeiro, Giovanni Queiroz, Gladson Cameli, Gonzaga Patriota, Ilderlei Cordeiro, Jilmar Tatto, Lael Varella, Moises Avelino, Nelson Bornier, Ricardo Barros, Claudio Cajado, Cristiano Matheus, Edinho Bez, Edson Aparecido, Jurandy Loureiro, Marinha Raupp, Milton Monti, Osvaldo Reis e Pedro Fernandes.

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2007.

Deputado ELISEU PADILHA
Presidente

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.800-A, de 2007, que ora analisamos, pretende estabelecer limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores de transporte público de passageiros. Os limites previstos são os seguintes: monóxido de carbono: 0,75 g/kWh; hidrocarbonetos totais: 0,23 g/kWh; óxidos de nitrogênio: 1,75 g/kWh; e material particulado: 0,01 g/kWh.

Na proposição, determina-se o prazo de três anos para que as empresas produtoras ou importadoras de veículos automotores de transporte público de passageiros atendam a esses limites. Ademais, prevê-se que sejam aplicadas aos infratores as sanções dadas pela Lei nº 9.605, de 1998, e seu regulamento.

O PL 1.800-A/2007 está sujeito à apreciação conclusiva pelas comissões, em regime de tramitação ordinária, e não recebeu emendas no prazo regimental.

Foi apreciado anteriormente pela Comissão de Viação e Transportes, que o rejeitou.

Nesta Comissão, foi submetido anteriormente à análise do ilustre Deputado Juvenil, que elaborou parecer com o qual concordamos na íntegra e, por isso, o adotamos.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A preocupação com a poluição atmosférica manifestou-se mais claramente no Brasil a partir da década de 70 do século passado, a partir do reconhecimento dos problemas que causava ao meio ambiente e à saúde da população, sobretudo nos grandes centros urbanos. Essa poluição é resultado de um complexo sistema que envolve emissões provenientes, principalmente, de processos industriais, de transportes, de queima de combustível industrial e doméstico, de queimadas originadas de desmatamentos ou da cultura da cana-de-açúcar, da geração de energia elétrica por usinas termelétricas e de incineração.

Várias medidas foram então adotadas pelo Poder Público, com vistas ao controle da poluição ou, ao menos, destinadas a evitar que a qualidade do ar atingisse níveis críticos à saúde humana. Inicialmente, essas medidas concentraram-se no controle da poluição provocada por atividades industriais.

Em 1986, reconhecendo que o setor de transporte contribuía com quantidade significativa de poluentes atmosféricos, o Governo federal criou o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), que promoveu redução significativa da emissão de poluentes de veículos novos, por meio da limitação progressiva dessas emissões, da introdução de tecnologias como catalisador, injeção eletrônica de combustível e de melhorias nos combustíveis automotivos. Para os veículos leves, essa redução foi maior que 90% e, para os veículos pesados, de cerca de 75%.

Não obstante essas medidas, em algumas regiões do País, as emissões veiculares constituem atualmente a maior fonte de poluição atmosférica. Conforme o Relatório de Qualidade do Ar no Estado de São Paulo, elaborado pela Companhia de Tecnologia e Saneamento Ambiental (Cetesb), em 2006, há, na região metropolitana de São Paulo, cerca de 2000 indústrias de alto potencial poluidor e uma frota registrada de aproximadamente 7,3 milhões de veículos. Essas fontes em conjunto eliminam anualmente para a atmosfera 1,48 milhão de toneladas de monóxido de carbono, 358,1 mil toneladas de hidrocarbonetos, 331 mil toneladas de óxidos de nitrogênio, 29 mil toneladas de material particulado e 9,1 mil toneladas de óxidos de enxofre. Desses totais, os veículos são responsáveis por 97% das emissões de monóxido de carbono, 97% de hidrocarbonetos, 96% óxidos de nitrogênio, 40% de material particulado e 35% de óxidos de enxofre.

Deve-se salientar que o citado relatório da Cetesb conclui que o Proconve, “principal programa de controle das emissões veiculares e responsável por significativa redução do impacto ambiental, notadamente por monóxido de carbono, passa a ter, mesmo com os novos limites de emissão, resultados mais modestos”. Enfatiza, ainda, que a redução dos níveis de poluição do ar não deve basear-se, exclusivamente, nas reduções das emissões dos veículos isoladamente, mas numa ação mais complexa e integrada dos diferentes níveis governamentais e que considere programas de inspeção veicular, fiscalização da emissão de fumaça em veículos movidos a óleo *diesel*, melhoria da qualidade dos combustíveis, planejamento do uso do solo e maior eficiência do sistema viário e do transporte público.

Deve-se salientar, ainda, que os limites de emissão de poluentes constituem matéria de natureza muito técnica e, além disso, de rápida evolução tecnológica, razão pela qual não é apropriado fixá-los em lei, mas sim em resoluções, como vem sendo feito pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama). Como exemplo dessa impropriedade, pode-se citar a Lei nº 8.723, de 1993, que incorporou limites anteriormente estabelecidos por resoluções do Conama, mas já está totalmente ultrapassada.

Pelo exposto, não obstante as meritórias intenções do autor do projeto, nosso voto é pela rejeição do PL 1.800-A, de 2007.

Sala da Comissão, em 23 de junho de 2008.

Deputado Antônio Roberto
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 1.800/2007, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Antônio Roberto.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

André de Paula - Presidente, Ricardo Tripoli, Jorge Khoury e Marcos Montes - Vice-Presidentes, Antonio Carlos Mendes Thame, Gervásio Silva, Leonardo Monteiro, Marcelo Almeida, Mário de Oliveira, Paulo Teixeira, Rebecca Garcia, Reinaldo Nogueira, Antônio Roberto, Arnaldo Jardim, Eduardo Moura, Fábio Souto e Iran Barbosa.

Sala da Comissão, em 3 de setembro de 2008.

Deputado ANDRÉ DE PAULA
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
