

**PROJETO DE LEI N<sup>o</sup>           , DE 2008**  
**(Do Sr. Nilson Mourão)**

Dispõe sobre a compensação pela eliminação de gases de efeito estufa por veículos automotores.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1<sup>o</sup> Esta lei dispõe sobre a compensação pela eliminação de gases de efeito estufa por veículos automotores.

Art. 2<sup>o</sup> Ficam os fabricantes e importadores de veículos automotores obrigados a compensar as emissões de gases de efeito estufa dos veículos que produzem ou importam.

§ 1<sup>o</sup> A compensação de que trata o *caput* é relativa ao total dos veículos novos vendidos anualmente em território nacional e deve ser efetivada por meio de projetos de reflorestamento, obedecida a seguinte proporção:

I - veículos leves cujo combustível seja a gasolina, ainda que utilizem álcool como combustível opcional: um hectare de reflorestamento para cada 11 (onze) unidades vendidas;



II – veículos movidos a óleo diesel:

a) caminhões: 1 (um) hectare de reflorestamento para cada 5 (cinco) unidades vendidas;

b) ônibus: 5 (cinco) hectares de reflorestamento para cada unidade vendida;

c) veículos leves: 1 (um) hectare de reflorestamento para cada 2 (duas) unidades vendidas.

§ 2º Os projetos de reflorestamento de que trata o § 1º devem ser aprovados pelo órgão federal competente do Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama) e mantidos por um prazo mínimo de 20 anos.

§ 3º Os projetos de reflorestamento podem ser executados diretamente pela empresa devedora da compensação ou mediante a participação em programas de terceiros.

§ 4º A compensação dos gases de efeito estufa devida deve ser efetuada integralmente até dois anos após o encerramento de cada ano civil.

§ 5º Os imóveis nos quais forem implantados os projetos de reflorestamento de que trata esta lei terão as áreas destinadas ao plantio averbadas em sua matrícula como servidão ambiental ou florestal, indicando o vínculo com o projeto e a sua duração.

Art. 3º Devem ser estabelecidos em regulamento:

I - as áreas prioritárias para reflorestamento;

II – as espécies a serem utilizadas nos projetos de reflorestamento;

III - os regimes de manejo para cada espécie.



Art. 4º Os infratores do disposto nesta Lei e em sua regulamentação sujeitam-se às sanções administrativas previstas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1.998, e seu regulamento.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação oficial.

## JUSTIFICAÇÃO

Os dados divulgados no ano passado pelo Painel Intergovernamental sobre Mudança do Clima (IPCC) trazem fortes evidências de que o aquecimento global é uma realidade e é fruto, principalmente, das emissões de vários gases para a atmosfera (gases de efeito estufa) pela queima de combustíveis fósseis. Os cientistas também alertam que as mudanças climáticas decorrentes desse aquecimento podem ter consequências catastróficas em termos de perdas econômicas, sociais e ambientais. Para que não se chegue num ponto sem volta, é preciso agir rapidamente.

O Primeiro Inventário Brasileiro de Brasileiro de Emissões Antrópicas de Gases de Efeito Estufa revelou que o gás carbônico (CO<sub>2</sub>) foi o principal gás de efeito estufa emitido pelo Brasil em 1994, com 69,7%, seguido pelo metano (18,7%) e óxido nitroso (11,5%). A maior fonte de emissões de gás carbônico foi o Setor de Mudança no Uso da Terra e Florestas, com 75%, seguido do Setor Energia, com 23%. Neste Setor, a principal contribuição de CO<sub>2</sub> foi o consumo industrial, com 42%, seguido do transporte, com 21%, e do consumo residencial, com 16%.



Assim, se quiser contribuir para minimizar os efeitos do aquecimento global e das mudanças climáticas, o Brasil deve continuar na sua firme atuação de contenção dos desmatamentos e das queimadas, que eram os maiores contribuintes de emissões de gases de efeito estufa até alguns anos, e começar a adotar medidas para conter ou compensar as emissões do Setor de Energia. Acreditamos que neste Setor o transporte deve merecer atenção especial, não apenas por ser ele um grande contribuinte de gases de efeito estufa, mas também pela necessidade de se encontrarem alternativas para equacionar os graves problemas que o trânsito, cada vez mais intenso, tem gerado em nossas cidades.

O projeto que apresentamos tem, portanto, o propósito de servir de indutor a políticas que desestimulem o transporte individual de passageiros e que levem ao crescimento da participação de fontes de energia renovável no transporte público de passageiros e de carga.

Devemos acrescentar, finalmente, que as estimativas de compensação de emissões de gases de efeito estufa apresentadas no projeto foram efetuadas a partir de dados apresentados nos Relatórios de Referência “Emissões e Remoções de Dióxido de Carbono por Mudanças nos Estoques de Florestas Plantadas” e “Emissões de Gases de Efeito Estufa por Fontes Móveis, no Setor Energético”, elaborados para subsidiar o Primeiro Inventário Brasileiro de Brasileiro de Emissões Antrópicas de Gases de Efeito Estufa.

Pelo exposto, contamos com a profícua discussão nesta Casa do projeto de lei que ora apresentamos.

Sala das Sessões, em 14 de abril de 2008

**Deputado NILSON MOURÃO – PT/AC**

