

AVULSO NÃO
PUBLICADO –
REJEIÇÃO NA
ÚNICA
COMISSÃO DE
MÉRITO



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.169-A, DE 2008

(Do Sr. Juvenil)

Institui limite mínimo de rendimento de combustível, de qualquer espécie, para o emplacamento e licenciamento de veículos automotores terrestres novos, de qualquer categoria; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. CELSO MALDANER).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

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

APRECIACÃO:

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

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator

- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os veículos automotores terrestres novos, de qualquer categoria, somente poderão ser emplacados e licenciados para trânsito no Brasil se desenvolverem, no mínimo, 19 (dezenove) quilômetros para cada litro de combustível, de qualquer espécie.

Art. 2º Para os veículos de fabricação nacional esta lei entrará em vigor 2 (dois) anos após a sua publicação e, para os de produção estrangeira, um ano após a sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A preocupação com o meio ambiente deve ser a pauta de todo cidadão brasileiro e de todo ser humano que habita no planeta, pois, além da dívida que travamos com o meio ambiente, preocupa-me muito o endividamento que temos com outras espécies que dividem com o homem o mesmo espaço e que, embora sofrendo hoje as conseqüências de “desleixos” anteriores, nada foi realizado para minimizar os efeitos causados pelo homem.

Não é palco para este projeto de lei dissertar sobre as razões que levaram a espécie humana a evoluir mais do que outras, mas é certo que, à exceção do Homo Sapiens, os animais não evoluíram ao ponto de decidir sobre o destino do meio ambiente e sofrem, na mesma proporção, e por fatores que não deram causa.

Entristece-me ver, por exemplo, um urso polar que olha para o horizonte, para o céu e não vê mais o seu “chão” de gelo para nele habitar e não tem sequer a resposta do motivo pelo qual as geleiras estão derretendo. Tais animas jamais conseguirão - como o homem - migrar de *habitat*. Ao morrer afogado em águas geladas, talvez “pensasse” quem lhe trouxe destino tão trágico. Certamente foi o homem, que “dita” o destino de tantos componentes faunísticos e florísticos presente em nosso planeta.

Qualquer iniciativa que o legislador puder tomar para minimizar os efeitos provocados pelo homem no meio ambiente deve ter guarida, maiormente nesse caso.

Dentre centenas de fatores poluentes, podemos citar o automóvel. No Brasil as ruas estão repletas deles como estrelas no céu, contribuindo de forma muito negativa para a poluição do nosso ecossistema. Quando falamos em gases de efeito estufa, por exemplo, e nas mudanças climáticas, logo o dióxido de carbono recebe mais atenção. Em que pese a existência de outros poluentes, o CO₂ é consideravelmente o mais importante. Quando queimamos combustíveis fósseis em nossos veículos, estamos liberando na atmosfera CO₂.

Pensar em eliminar o automóvel seria de extrema valia, mas utópico, porque o retrocesso é impensável. Porém, temos a opção de fabricá-los, lançando mão das modernas tecnologias, para que desempenhem seu escopo com um este último contribui negativamente para o meio ambiente, porque árvores, muitas vezes representantes da flora nativa, são derrubadas para o plantio de espécie oleagionosas e que, embora gerem óleo combustível, não conseguem produzir oxigênio na mesma proporção das espécies florestais e nem seqüestram grandes quantidades de CO₂ presente na atmosfera.

Lado outro, as tecnologias da mecânica automobilística evoluem estrondosamente. Para buscar um equilíbrio na equação ambiental é que o presente projeto tem a finalidade de obrigar aos fabricantes de motores de automóveis terrestres que persigam uma maior eficiência no consumo e no rendimento de combustível.

Um exemplo são as exigências de eficiência energética dos veículos japoneses. No Japão, legislação exige que os carros rodem mais de 45 milhas por galão (19,1 quilômetros por Litro de combustível). A Europa não fica muito atrás, com novas legislações que superam as normas japonesas. No Canadá e na Austrália houve a elevação da exigência para mais de 30 milhas por galão (12,7 quilômetros por Litro de combustível).

A presente proposição pretende que somente possam ser comercializados no Brasil ou importados para o País veículos que desenvolvam, em média, no mínimo, 19 (dezenove) quilômetros com um litro de combustível, de qualquer origem, o que é perfeitamente factível diante das modernas técnicas mecânicas e propulsoras. O lapso temporal entre a publicação da lei e sua vigência é destinado à adaptação das fábricas para a exigência legal.

Diante da relevância do tema, faz-se necessário o apoio dos Ilustres Pares para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 02 de abril de 2008.

Deputado Federal **JUVENIL**
Líder do PRTB

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe propõe que os veículos automotores terrestres novos, de qualquer categoria, somente poderão ser

emplacados e licenciados para o trânsito no Brasil se desenvolverem no mínimo 19 (dezenove) quilômetros para cada litro de combustível, de qualquer espécie.

Estabelece que, para os veículos de fabricação nacional, a lei originada desse projeto entrará em vigor dois anos após a sua publicação e, para os de produção estrangeira, um ano após a sua publicação.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

II - VOTO DO RELATOR

Embora reconheçamos que a intenção do ilustre autor da proposição estimule a busca de novas formas de economia de energia e de proteção ambiental, consideramos que muitos aspectos técnicos precisam ser desenvolvidos para que tal proposta possa ser viabilizada, ainda mais no curto espaço de tempo como quer o projeto.

Também ainda não estamos convencidos de que o limite mínimo de rendimento de combustível, como o estabelecido na proposição, possa ser cumprido indistintamente por diferentes tipos de veículos, da motocicleta ao caminhão de carga. Os diferentes tipos de veículos consomem mais ou menos combustível de acordo com a sua potência, que varia conforme o esforço que o veículo está solicitado a cumprir. Colocá-los todos no mesmo patamar, em termos de limite mínimo de rendimento de combustível, é restringir as possibilidades dos transportes.

Atualmente, já se dispõe de diferentes formas de energia empregadas aos transportes que não prejudicam a sua eficiência e poluem menos. A nosso ver, a busca desse tipo de alternativa deve prosseguir, mas ela não se inicia necessariamente pela imposição da limitação mínima de rendimento de combustível, a partir das condições que atualmente dispomos.

De qualquer forma, ainda que o emprego de novas tecnologias nos levem ao que propõe o autor do projeto, vincular o registro do veículo ao seu consumo é temerário, pois nem sempre a tecnologia é infalível e o veículo, em determinado momento pode ficar à mercê das falhas tecnológicas. Assim, basta uma desregulagem para que o veículo deixe de cumprir o limite mínimo de rendimento de

combustível exigido. Isso pode ocorrer antes ou após o seu registro no órgão executivo de trânsito. Se ocorrer antes, a falha poderá ser sanada, mas se ocorrer após, a medida proposta torna-se inócua.

Além disso, vale ressaltar que nem sempre os veículos mais econômicos são menos poluidores. Um exemplo disso é a motocicleta que, apesar de consumir menos combustível, produz, via de regra, mais poluentes do que o automóvel, em função da tecnologia empregada na sua motorização.

Diante dessas considerações, somos pela rejeição do PL nº 3.169, de 2008.

Sala da Comissão, em 26 de junho de 2008.

Deputado CELSO MALDANER

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 3.169/08, nos termos do parecer do relator, Deputado Celso Maldaner.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Carlos Alberto Leréia - Presidente, Chico da Princesa, Ciro Pedrosa, Cláudio Diaz, Djalma Berger, Gladson Cameli, Hugo Leal, Ilderlei Cordeiro, Jackson Barreto, Jurandy Loureiro, Lael Varella, Mauro Lopes, Nelson Bornier, Ricardo Barros, Tadeu Filippelli, Wellington Roberto, Arnaldo Jardim, Celso Maldaner, Claudio Cajado, Fernando Chucre, Gonzaga Patriota, Julio Semeghini, Marinha Raupp, Moises Avelino e Pedro Chaves.

Sala da Comissão, em 15 de outubro de 2008

Deputado CARLOS ALBERTO LERÉIA
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
