



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.776-A, DE 2009 **(Do Sr. Décio Lima)**

Dispõe sobre a motorização de veículos utilizados em atividades de apoio operacional em aeroportos; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. MARCELO ALMEIDA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL; E

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

APRECIÇÃO:

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 Esta Lei torna obrigatória a substituição gradual de veículos utilizados em atividades de apoio operacional em aeroportos, movidos por motores de ciclo Diesel e Otto, por outros com tração elétrica ou mista.

Art. 2º As empresas que exercem atividades de apoio operacional em aeroportos são obrigadas a substituir os veículos movidos com motores ciclo Diesel e ciclo Otto utilizados nessas atividades por veículos com tração elétrica ou mista, de acordo com o seguinte cronograma:

I – 20% dos veículos até 31 de dezembro de 2012;

II – 50% dos veículos até 31 de dezembro de 2015;

III – 70% dos veículos até 31 de dezembro de 2018;

IV – 100% dos veículos até 31 de dezembro de 2020.

Art. 3º Consideram-se como tração elétrica e tração mista, para os efeitos desta Lei:

I – os veículos com motores elétricos com alimentação externa por meio de trilhos ou cabos aéreos;

II – os veículos com motores elétricos alimentados por baterias;

III – os veículos com dupla motorização – elétrica e a combustão interna - ou híbridos;

IV – os veículos com motores movidos a baterias alimentadas por células de combustível.

Parágrafo único. Nos veículos híbridos, o motor elétrico deverá ser capaz de fornecer pelo menos 50% da potência total máxima requerida em serviço.

Art. 4º O não atendimento ao disposto nesta Lei constitui infração administrativa, nos termos do art. 70 da Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, sujeitando-se os infratores às sanções estabelecidas no art. 72 da mesma Lei.

Art. 5º O Poder Executivo estabelecerá os regulamentos necessários à aplicação desta Lei.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Os aeroportos são grandes focos de emissão de gases causadores do efeito estufa, além de material particulado, como poeira e fuligem, que afetam o meio ambiente e a saúde humana.

As emissões provêm principalmente dos aviões, que, em sua imensa maioria, utilizam o querosene de aviação como combustível. O querosene, por ser um combustível menos nobre do que a gasolina, emite, em sua queima, além de gás carbônico, uma fuligem preta e levemente oleosa, que se deposita sobre edifícios, veículos e vegetação. É essa fuligem o principal fator que torna o ar dos aeroportos carregado e desagradável à respiração.

Um outro fator contribui, no entanto, para a poluição do ar nos aeroportos: o intenso trânsito de veículos utilizados em operações de apoio, como ônibus, caminhões, vans, tratores e rebocadores. Boa parte desses veículos utilizam motores movidos a óleo diesel, que emitem material particulado e derivados de enxofre. O emprego de veículos com motorização não poluente, ou menos poluente, reduziria consideravelmente tanto as emissões de gases causadores do efeito estufa, entre eles o dióxido e o monóxido de carbono, como outros que prejudicam a saúde das pessoas, como os derivados do enxofre.

Além de ser benéfica ao meio ambiente global, a obrigatoriedade de substituição gradual dos veículos utilizados na operação de aeroportos por modelos com motorização elétrica ou híbrida irá forçar o desenvolvimento tecnológico e a busca de soluções de engenharia que contribuirão para o desenvolvimento do Brasil.

Isto posto, contamos com o apoio dos colegas parlamentares para o aprimoramento e aprovação do projeto de lei que ora submeto ao Congresso Nacional.

Sala das Sessões, em 04 de março de 2009.

Deputado DÉCIO LIMA

**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 VI
DA INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA**

Art. 70. Considera-se infração administrativa ambiental toda ação ou omissão que viole as regras jurídicas de uso, gozo, promoção, proteção e recuperação do meio ambiente.

§ 1º São autoridades competentes para lavrar auto de infração ambiental e instaurar processo administrativo os funcionários de órgãos ambientais integrantes do Sistema Nacional de Meio Ambiente - SISNAMA, designados para as atividades de fiscalização, bem como os agentes das Capitânicas dos Portos, do Ministério da Marinha.

§ 2º Qualquer pessoa, constatando infração ambiental, poderá dirigir representação às autoridades relacionadas no parágrafo anterior, para efeito do exercício do seu poder de polícia.

§ 3º A autoridade ambiental que tiver conhecimento de infração ambiental é obrigada a promover a sua apuração imediata, mediante processo administrativo próprio, sob pena de co-responsabilidade.

§ 4º As infrações ambientais são apuradas em processo administrativo próprio, assegurado o direito de ampla defesa e o contraditório, observadas as disposições desta Lei.

Art. 71. O processo administrativo para apuração de infração ambiental deve observar os seguintes prazos máximos:

I - vinte dias para o infrator oferecer defesa ou impugnação contra o auto de infração, contados da data da ciência da autuação;

II - trinta dias para a autoridade competente julgar o auto de infração, contados da data da sua lavratura, apresentada ou não a defesa ou impugnação;

III - vinte dias para o infrator recorrer da decisão condenatória à instância superior do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, ou à Diretoria de Portos e Costas, do Ministério da Marinha, de acordo com o tipo de autuação;

IV - cinco dias para o pagamento de multa, contados da data do recebimento da notificação.

Art. 72. As infrações administrativas são punidas com as seguintes sanções, observado o disposto no art. 6º:

I - advertência;

II - multa simples;

III - multa diária;

IV - apreensão dos animais, produtos e subprodutos da fauna e flora, instrumentos, petrechos, equipamentos ou veículos de qualquer natureza utilizados na infração;

V - destruição ou inutilização do produto;

VI - suspensão de venda e fabricação do produto;

VII - embargo de obra ou atividade;

VIII - demolição de obra;

IX - suspensão parcial ou total de atividades;

X - (VETADO)

XI - restritiva de direitos.

§ 1º Se o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as sanções a elas cominadas.

§ 2º A advertência será aplicada pela inobservância das disposições desta Lei e da legislação em vigor, ou de preceitos regulamentares, sem prejuízo das demais sanções previstas neste artigo.

§ 3º A multa simples será aplicada sempre que o agente, por negligência ou dolo:

I - advertido por irregularidades que tenham sido praticadas, deixar de saná-las, no prazo assinalado por órgão competente do SISNAMA ou pela Capitania dos Portos, do Ministério da Marinha;

II - opuser embaraço à fiscalização dos órgãos do SISNAMA ou da Capitania dos Portos, do Ministério da Marinha.

§ 4º A multa simples pode ser convertida em serviços de preservação, melhoria e recuperação da qualidade do meio ambiente.

§ 5º A multa diária será aplicada sempre que o cometimento da infração se prolongar no tempo.

§ 6º A apreensão e destruição referidas nos incisos IV e V do *caput* obedecerão ao disposto no art. 25 desta Lei.

§ 7º As sanções indicadas nos incisos VI a IX do *caput* serão aplicadas quando o produto, a obra, a atividade ou o estabelecimento não estiverem obedecendo às prescrições legais ou regulamentares.

§ 8º As sanções restritivas de direito são:

I - suspensão de registro, licença ou autorização;

II - cancelamento de registro, licença ou autorização;

III - perda ou restrição de incentivos e benefícios fiscais;

IV - perda ou suspensão da participação em linhas de financiamento em estabelecimentos oficiais de crédito;

V - proibição de contratar com a Administração Pública, pelo período de até três anos.

Art. 73. Os valores arrecadados em pagamento de multas por infração ambiental serão revertidos ao Fundo Nacional do Meio Ambiente, criado pela Lei nº 7.797, de 10 de julho de 1989, Fundo Naval, criado pelo Decreto nº 20.923, de 8 de janeiro de 1932, fundos estaduais ou municipais de meio ambiente, ou correlatos, conforme dispuser o órgão arrecadador.

.....
.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Versa a presente indicação em epigrafe para dispor sobre a motorização de veículos utilizados em atividades de apoio operacional em aeroportos.

Estipula a forma e maneira da substituição a ser implementada pelas empresas que exercem a atividade de apoio operacional em aeroportos, bem assim, disciplina as infrações que constituiriam a penalidade.

Justifica a sua pretensão para fins de evitar os grandes focos de emissão de gases causadores do efeito estufa, bem assim, do intenso tráfego dos veículos utilizados para apoio operacionais, estando boa parte destes veículos utilizando motores movido á óleo diesel.

A Secretaria desta Comissão de Viação e Transportes, com arrimo no art. 119, *caput*, I, do Regimento Interno atesta não haver recebido emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A proposição atende ao **pressuposto formal**, relativo à competência legislativa da União (art. 22, XI, da CF – Trânsito e Transporte), à legitimidade de iniciativa (art. 61 da CF) e à elaboração de lei ordinária (art. 59 da CF).

A técnica legislativa é inadequada: a rigor, como se trata de uma obrigação, tal tipificação deveria ser acrescida da pena correspondente, e que ambas, tipificação e pena estivessem juntas. Com isso, faltaria ao projeto artigo inaugural, com o objeto da lei.

Passa-se a apreciar o mérito.

Em que pese toda a preocupação acerca do tema “efeito estufa” e suas consequências, que a seguir adentrarei no mérito da propositura, tem-se, em primeiro plano, o equívoco lançado no corpo do referido projeto, notadamente quando visa estipular a infração administrativa como pena pela transgressão de não vir a a se substituído os veículos na forma redacional de seu art.2º, estas aplicadas conforme seu art. 4º deste projeto de lei.

Como se vê, referidos artigos mencionados, tratam na realidade de situações que visam autuar as ações derivadas de condutas lesivas ao meio ambiente, mais especificadamente as autoridades e agentes das Capitânicas dos Portos, do Ministério da Marinha, diversamente autorizativos para os agentes aeroportuários.

Quanto ao mérito da matéria, é de se compreender que tais veículos atualmente em trânsito na operacionalidade de apoio em aeroportos, tem uma razão de ser, por sua própria motorização, ainda que, com a utilização do produto óleo diesel.

O referido projeto de lei, prima, também, pela impropriedade de sua formulação, quando dispõe entre as trações elétrica e mista a serem obedecidas, a possibilidade dos motores com alimentação externa por meio de trilhos ou cabos aéreos, numa flagrante dissonância com o modo de operação nas prestações de serviços internos ou externos as áreas contíguas do aeroporto.

Qualquer verificação de introdução de trilhos e ou cabos elétricos a legitimar a pretensão, exclusivamente na área de segurança dos aeroportos, importa em ferimento a característica central dessa prestação de serviços, qual seja a segurança viária.

Não se supõe, ainda que legítimo, obrigar a eventual conduta que possa desprestigiar toda a noção de segurança aeroportuária, como utilização externa de cabos ou trilhos para minorizar os efeitos nocivos ao meio ambiente.

Tal projeto de lei, por sua própria formulação carece no seu nascedouro de elementos técnicos que viesse a imprimir uma condição de segurança ao ambiente aeroportuário.

De outra sorte, temos em legislação esparsa, mas totalmente integrante desta preocupação com o meio ambiente, a própria legislação que trata acerca do Código de Trânsito, que disciplina em seu artigo 104, *in verbis*:

Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.

Outros artigos, a exemplo do referido anteriormente, Art. 124¹ e 230², ambos do Código Trânsito Brasileiro contemplam todas as formas de evitar a nocividade e alteração ao meio ambiente, pela utilização de combustíveis ou derivados.

Outro aspecto de suma relevância, em consonância com as impressões ora lançadas, verifica-se pela própria composição do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, Órgão Máximo Normativo de Trânsito da União, que garante um assento exclusivo para o representante do Ministério do Meio Ambiente, em respeito e em detrimento das questões técnicas debatidas naquele foro apropriado.

Apenas para argumentar, referido Órgão Máximo Normativo de Trânsito da União, denominado de CONTRAN, tem como Órgãos Consultivo, as Câmaras Temáticas, que objetivam dar suporte técnico as suas decisões, notadamente com a composição de expert's em matéria de trânsito.

Em que pese a construção racional do referido projeto de lei, dotado de consciência que visa privilegiar as causas naturais relacionadas ao meio ambiente, entendo, salvo melhor juízo, que referida proposição contribuiria, tão somente para a fragmentação da legislação ordinária, visto que, para sua eskorreita executoriedade, dependeria, justamente, das disposições do CONTRAN, conforme sua própria redação.

1

Art.

230. Conduzir o veículo:....XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 104;

2

Art.124. Para a expedição do novo Certificado de Registro de Veículo serão exigidos os seguintes documentos:....IV - Certificado de Segurança Veicular e de emissão de poluentes e ruído, quando houver adaptação ou alteração de características do veículo;XI - comprovante de aprovação de inspeção veicular e de poluentes e ruído, quando for o caso, conforme regulamentações do CONTRAN e do CONAMA.

Refiro-me a contradição aparente porque, em verdade, parece-me que deva prevalecer a finalidade específica do Órgão Máximo Normativo de Trânsito da União, consubstanciado nas competências consagradas pelos art. 7º e art. 12 da Lei nº 9.503/97.

Neste ponto, portanto, a proposição apresentar-se-ia redundante, ao invocar eventual omissão daquele Conselho Normativo, ante a necessária disposição de regulamentação da própria lei em comento.

Apontada a melhor forma de tornar obrigatório aos administrados, mais um dever, em relação a eventual fiscalização por parte do Poder Público, entendo que melhor sorte teria uma indicação ao Presidente daquele Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, para que seja sensível e priorize as questões afetas ao meio ambiente, regulamentando a matéria.

Por outro lado, ainda que não houvesse a acenada inconsistência, ter-se-ia que a lei seria despicienda, haja vista que eventual obrigatoriedade no cumprimento de algum dever, impediria a própria ação fiscalizadora, compreendida no controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção técnica ambiental.

De outra sorte, apenas para argumentar, tem-se notícia de que várias Unidades da Federação já dispõem de modelos de avaliação, controle e fiscalização da emissão de gases poluentes, quer sejam ligados aos Órgãos de Trânsito, quer sejam ligadas a Secretaria Estadual com competência para as questões ambientais.

Como se verifica, dentre as competências legais, há mecanismos de igual importância para vir a prevalecer e tornar defeso o aumento do efeito estufa promovido por combustíveis emissores de gases poluentes.

O pressuposto de constitucionalidade e juridicidade será em oportunidade, analisado pela Comissão de Cidadania, Redação e Justiça.

O voto, portanto, é pela rejeição da matéria constante no PL nº 4.776, de 2009.

Sala da Comissão, em 4 de junho de 2009.

Deputado MARCELO ALMEIDA

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 4.776/2009, nos termos do parecer do relator, Deputado Marcelo Almeida.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Mauro Lopes, Carlos Santana e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Airton Roveda, Carlos Zarattini, Chico da Princesa, Cláudio Diaz, Davi Alves Silva Júnior, Décio Lima, Geraldo Simões, Giovanni Queiroz, José Mendonça Bezerra, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Marcelo Almeida, Marinha Raupp, Pedro Fernandes, Roberto Britto, Vanderlei Macris, Arnaldo Jardim, Devanir Ribeiro, Gonzaga Patriota, José Chaves, Lael Varella, Nelson Bornier, Sérgio Moraes e Walter Ihoshi.

Sala da Comissão, em 17 de junho de 2009

Deputado MAURO LOPES

Vice-Presidente, no exercício da presidência

FIM DO DOCUMENTO