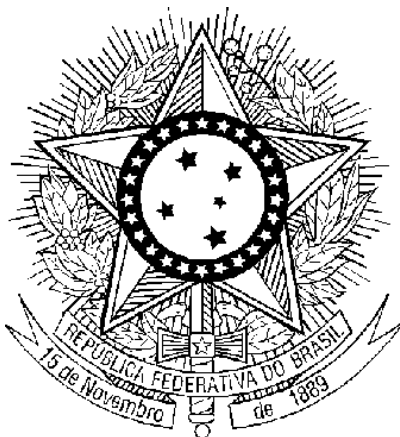


**AVULSO NÃO
PUBLICADO
REJEIÇÃO
NAS
COMISSÕES
DE MÉRITO**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.380-B, DE 2008

(Do Sr. José Chaves)

Estabelece condições para o plantio de árvores por empresas montadoras de veículos motorizados; tendo pareceres: da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, pela rejeição (relator: DEP. LAUREZ MOREIRA); e da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, pela rejeição (relator: DEP. FERNANDO MARRONI).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO;
MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL 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 Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio:

- 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 prevê o plantio de árvores por empresas montadoras de veículos motorizados, nas condições que estabelece.

Art. 2º Ficam as empresas montadoras de veículos obrigadas ao plantio de:

I – uma árvore para cada veículo produzido de até 1.000 (mil) cilindradas;

II – duas árvores para cada veículo produzido com potência maior que 1.000 (mil) cilindradas até 2.000 (duas mil) cilindradas.

III – três árvores para cada veículo produzido com potência superior a 2.000 (duas mil) cilindradas.

§ 1º A montadora poderá efetuar diretamente os plantios a que se refere o *caput* ou repassar os custos correspondentes ao órgão federal de meio ambiente competente.

§ 2º Para efeitos desta Lei, considera-se veículo qualquer automóvel, utilitário, caminhão e máquina agrícola.

Art. 3º O descumprimento do disposto no art. 2º sujeita os infratores às sanções administrativas e penais previstas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998.

Art. 4º O Poder Executivo, através do Ministério do Meio Ambiente, regulamentará esta Lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

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

JUSTIFICAÇÃO

Com o objetivo de estabelecer estratégias para a preservação e a recuperação da qualidade do ar, que atingia níveis críticos em muitas cidades brasileiras, foi instituído, em 1989, o Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar (Pronar), por meio da Resolução nº 5, do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama).

O Pronar, como instrumento da gestão ambiental para proteção da saúde e bem-estar das populações e melhoria da qualidade de vida, adotou, como estratégia básica, a limitação das emissões determinados poluentes, por tipos de fontes. Uma das variantes do Pronar é o Programa de Controle da Poluição do Ar Veículos Automotores (Proconve), instituído por meio da Resolução nº 18, de 1986, do Conama.

Ainda que se reconheçam resultados positivos em termos de qualidade do ar com a implantação do Pronar e do Proconve, a poluição veicular ainda é a maior responsável pela poluição atmosférica, ao menos nas áreas urbanas. Conforme o Relatório de Qualidade do Ar no Estado de São Paulo de 2007, elaborado pela Companhia de Tecnologia e Saneamento Ambiental (Cetesb), há, na região metropolitana de São Paulo, cerca de duas mil indústrias de alto potencial poluidor e uma frota registrada de aproximadamente 8,4 milhões de veículos, que são responsáveis pela emissão anual para a atmosfera de 1,5 milhão de toneladas de monóxido de carbono, 365 mil toneladas de hidrocarbonetos, 339 mil toneladas de óxidos de nitrogênio, 29,5 mil toneladas de material particulado e 8,2 mil de óxidos de enxofre. Desses totais, os veículos são responsáveis por 97% das emissões de monóxido de carbono, 97% de hidrocarbonetos, 96% de óxidos de nitrogênio, 40% de material particulado e 32% de óxidos de enxofre. O citado Relatório conclui que o Proconve passou a ter nos anos recentes, mesmo com os novos limites de emissão, resultados mais modestos.

É importante, assim, que novas medidas sejam adotadas, de forma a propiciar a redução da poluição do ar, cujas conseqüências têm sido o aumento da incidência de doenças graves que atingem a população brasileira, sobretudo a residente nos grandes centros populacionais, com sobrecarga e gastos bilionários para o sistema de saúde.

Outra preocupação relacionada com as emissões de poluentes atmosféricos, especialmente as originadas de veículos automotores, é relativa ao efeito estufa e ao aquecimento global. Se não se pode evitar que milhares de novos veículos ganhem as ruas a cada ano, é preciso, ao menos, compensar os danos ambientais e à saúde pública que ocasionam.

Dessa forma, estamos certos de ver o projeto de lei que ora apresentamos rapidamente aprovado nesta Casa de leis.

Sala das Sessões, em 25 de novembro de 2008.

Deputado JOSÉ CHAVES
(PTB-PE)

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.

.....
.....

**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE**

RESOLUÇÃO/CONAMA/N.º 5, DE 15 DE JUNHO DE 1989

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE - CONAMA, no uso das atribuições que lhe confere o inciso VII, do Art. 8º, da Lei nº 6.938 de 31 de agosto de 1981 e o Art 48, do Decreto nº 88.351 de 01 de junho de 1983,

Considerando o acelerado crescimento urbano e industrial brasileiro e da frota de veículos automotores;

Considerando o progressivo e decorrente aumento da poluição atmosférica principalmente nas regiões metropolitanas;

Considerando seus reflexos negativos sobre a sociedade, a economia e o meio ambiente;

Considerando as perspectivas de continuidade destas condições e,

Considerando a necessidade de se estabelecer estratégias para o controle, preservação e recuperação da qualidade do ar, válidas para todo o território nacional, conforme previsto na Lei 6.938 de 31.08.81 que instituiu a Política Nacional do Meio Ambiente, RESOLVE:

I - Instituir o Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar - PRONAR, como um dos instrumentos básicos da gestão ambiental para proteção da saúde e bem estar das populações e melhoria da qualidade de vida com o objetivo de permitir o desenvolvimento econômico e social do país de forma ambientalmente segura, pela limitação dos níveis de emissão de poluentes por fontes de poluição atmosférica com vistas a:

- a) uma melhoria na qualidade do ar;
- b) o atendimento aos padrões estabelecidos;
- c) o não comprometimento da qualidade do ar em áreas consideradas não degradadas.

2 - ESTRATÉGIAS

A estratégia básica do PRONAR é limitar, à nível nacional, as emissões por tipologia de fontes e poluentes prioritários, reservando o uso dos padrões de qualidade do ar como ação complementar de controle.

2.1 - LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO

Entende-se por limite máximo de emissão a quantidade de poluentes permissível de ser lançada por fontes poluidoras para a atmosfera.

Os limites máximos de emissão serão diferenciados em função da classificação de usos pretendidos para as diversas áreas e serão mais rígidos para as fontes novas de poluição.

2.1.1 - Entende-se por fontes novas de poluição aqueles empreendimentos que não tenham obtido a licença prévia do órgão ambiental licenciador na data de publicação desta Resolução.

Os limites máximos de emissão aqui descritos serão definidos através de Resoluções específicas do CONAM A.

2.2 - ADOÇÃO DE PADRÕES NACIONAIS DE QUALIDADE DO AR

Considerando a necessidade de uma avaliação permanente das ações de controle estabelecidas no PRONAR, é estratégica a adoção de padrões de qualidade do ar como ação complementar e referencial aos limites máximos de emissão estabelecidos.

2.2.1 - Ficam estabelecidos dois tipos de padrões de qualidade do ar: os primários e os secundários.

a) São padrões primários de qualidade do ar as concentrações de poluentes que, ultrapassadas, poderão afetar a saúde da população, podendo ser entendidos como níveis máximos toleráveis de concentração de poluentes atmosféricos, constituindo-se em metas de curto e médio prazo.

b) São padrões secundários de qualidade do ar, as concentrações de poluentes atmosféricos abaixo das quais se prevê o mínimo efeito adverso sobre o bem estar da população, assim como o mínimo dano à fauna e flora aos materiais e meio ambiente em geral, podendo ser entendidos como níveis desejados de concentração de poluentes, constituindo-se em meta de longo prazo.

Os padrões de qualidade do ar aqui escritos serão definidos através de Resolução específica do CONAMA.

2.3 - PREVENÇÃO DE DETERIORAÇÃO SIGNIFICATIVA DA QUALIDADE DO AR

Para a implementação de uma política de não deterioração significativa da qualidade do ar em todo o território nacional, suas áreas serão enquadradas de acordo com a seguinte classificação de usos pretendidos:

Classe I: Áreas de preservação, lazer e turismo, tais como Parques Nacionais e Estaduais, Reservas e Estações Ecológicas, Estâncias Hidrominerais e Hidrotermais. Nestas áreas deverá ser mantida a qualidade do ar em nível o mais próximo possível do verificado sem a intervenção antropogênica.

Classe II : Áreas onde o nível de deterioração da qualidade do ar seja limitado pelo padrão secundário de qualidade.

Classe III : Áreas de desenvolvimento onde o nível de deterioração da qualidade do ar seja limitado pelo padrão primário de qualidade.

Através de Resolução específica do CONAMA serão definidas as áreas Classe I e Classe III, sendo as demais consideradas Classe II.

2.4 - MONITORAMENTO DA QUALIDADE DO AR

Considerando a necessidade de conhecer e acompanhar os níveis de qualidade do ar no país, como forma de avaliação das ações de controle estabelecidas pelo PRONAR, é estratégica a criação de uma Rede Nacional de monitoramento da Qualidade do Ar.

Nestes termos, será estabelecida uma Rede Básica e Monitoramento que permitirá o acompanhamento dos níveis de qualidade do ar e sua comparação com os respectivos padrões estabelecidos.

2.5 - GERENCIAMENTO DO LICENCIAMENTO DE FONTES DE POLUIÇÃO DO AR

Considerando que o crescimento industrial e urbano, não devidamente planejado, agrava as questões de poluição do ar, é estratégico estabelecer um sistema de disciplinamento da ocupação do solo baseado no licenciamento prévio das fontes de poluição. Por este mecanismo o impacto de atividades poluidoras poderá ser analisado previamente, prevenindo uma deterioração descontrolada da qualidade do ar.

2.6 - INVENTÁRIO NACIONAL DE FONTES E POLUENTES DO AR

Como forma de subsidiar o PRONAR, no que tange às cargas e locais de emissão de poluentes, é estratégica a criação de um Inventário Nacional de Fontes e Emissões objetivando o desenvolvimento de metodologias que permitam o cadastramento e a estimativa das emissões, bem como o devido processamento dos dados referentes às fontes de poluição do ar.

2.7 - GESTÕES POLÍTICAS

Tendo em vista a existência de interfaces com os diferentes setores da sociedade, que se criam durante o estabelecimento e a aplicação de medidas de controle da poluição do ar é estratégia do PRONAR que o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA coordene gestões junto aos órgãos da Administração Pública Direta ou Indireta. Federais, Estaduais ou Municipais e Entidades Privadas, no intuito de se manter um permanente canal de comunicação visando viabilizar a solução de questões pertinentes.

2.8 - DESENVOLVIMENTO NACIONAL NA ÁREA DE POLUIÇÃO DO AR

A efetiva implantação do PRONAR está intimamente correlacionada com a capacitação técnica dos órgãos ambientais e com o desenvolvimento tecnológico na área de poluição do ar.

Nestes termos, é estratégia do PRONAR promover junto aos órgãos ambientais meios de estruturação de recursos humanos e laboratoriais a fim de se desenvolverem programas regionais que viabilizarão o atendimento dos objetivos estabelecidos.

Da mesma forma o desenvolvimento científico e tecnológico em questões relacionadas com a poluição atmosférica envolvendo órgãos ambientais, universidades, setor produtivo e demais instituições afetas à questão, deverá ser propiciado pelo PRONAR como forma de criar novas evidências científicas que possam ser úteis ao Programa.

2.9 - AÇÕES DE CURTO, MÉDIO E LONGO PRAZO.

Considerando que os recursos disponíveis para a implementação do PRONAR são finitos, é estratégico que se definam metas de curto, médio e longo prazo para que se dê prioridade à alocação desses recursos. Nestes termos, fica definida como seqüência de ações:

a) A Curto Prazo:

- . Definição dos limites de emissão para fontes poluidoras prioritárias;
- . Definição dos padrões de qualidade do ar
- . Enquadramento das áreas na classificação de usos pretendidos;
- . Apoio a formulação dos Programas Estaduais de Controle de Poluição do Ar;
- . Capacitação Laboratorial;
- . Capacitação de Recursos Humanos.

b) A Médio Prazo:

- . Definição dos demais limites de emissão para fontes poluidoras;
- . Implementação da Rede Nacional de Monitoramento da Qualidade do Ar;
- . Criação do Inventário Nacional de Fontes e Emissões;
- . Capacitação Laboratorial (continuidade);
- . Capacitação de Recursos Humanos (continuidade).

c) A Longo Prazo:

- . Capacitação laboratorial (continuidade);
- . Capacitação de Recursos Humanos (continuidade);
- . Avaliação e Retro-avaliação do PRONAR.

3 - INSTRUMENTOS

Para que as ações de controle definidas pelo PRONAR possam ser concretizadas a nível nacional, ficam estabelecidos alguns instrumentos de apoio e operacionalização.

3.1 - SÃO INSTRUMENTOS DO PRONAR:

- . Limites máximos de emissão;

- . Padrões de Qualidade do Ar;
- . PROCONVE - Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores, criado pela Resolução CONAMA Nº 018/86;
- . PRONACOP - Programa Nacional de Controle da Poluição Industrial;
- . Programa Nacional de Avaliação da Qualidade do Ar;
- . Programa Nacional de Inventário de Fontes Poluidoras do Ar
- . Programas Estaduais de Controle da Poluição do Ar.

4 - DISPOSIÇÕES GERAIS

- . Compete ao IBAMA o gerenciamento do PRONAR.
- . Compete ao IBAMA o apoio na formulação dos programas de controle, avaliação e inventário que instrumentalizam o PRONAR.
- . Compete aos Estados o estabelecimento e implementação dos Programas Estaduais de Controle da Poluição do Ar, em conformidade com o estabelecido no PRONAR.
- . Sempre que necessário, os limites máximos de emissão poderão ter valores mais rígidos, fixados a nível estadual.
- . Sempre que necessário, poderão ser adotadas ações de controle complementares.

As estratégias de controle de poluição do ar estabelecidas no PRONAR estarão sujeitas a revisão a qualquer tempo, tendo em vista a necessidade do atendimento dos padrões nacionais de qualidade do ar.

5 - Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Fernando César de Moreira Mesquita.
João Alves Filho.

RESOLUÇÃO CONAMA Nº 18, DE 6 DE MAIO DE 1986

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE - IBAMA, no uso de suas atribuições legais e,
Considerando que os veículos automotores dos ciclos Otto e Diesel ao fontes relevantes de emissão de monóxido de carbono, hidrocarbonetos, óxidos de nitrogênio, fuligem e aldeídos;

Considerando que os veículos automotores do ciclo Otto ao fontes relevantes de emissão evaporativa de combustível;

Considerando que a emissão de poluentes por veículos automotores contribui para a contínua deterioração da qualidade do ar, especialmente nos centros urbanos;

Considerando que a utilização de tecnologias adequadas, de uso comprovado, permite atender as necessidades de controle da poluição, bem como de economia de combustível;

Considerando as necessidades de prazo, para a adequação tecnológica de motores e veículos automotores novos às exigências de controle da poluição, RESOLVE:

I - Instituir, em caráter nacional, o PROGRAMA DE CONTROLE DA POLUIÇÃO DO AR POR VEÍCULOS AUTOMOTORES - PROCONVE, com os objetivos de :

- ☐ reduzir os níveis de emissão de poluentes por veículos automotores visando o atendimento aos Padrões de Qualidade do Ar, especialmente nos centros urbanos;
- ☐ promover o desenvolvimento tecnológico nacional, tanto na engenharia automobilística, como também em métodos e equipamentos para ensaios e medições da emissão de poluentes;
- ☐ criar programas de inspeção e manutenção para veículos automotores em uso;
- ☐ promover a conscientização da população com relação à questão da poluição do ar por veículos automotores;
- ☐ estabelecer condições de avaliação dos resultados alcançados;
- ☐ promover a melhoria das características técnicas dos combustíveis líquidos, postos à disposição da frota nacional de veículos automotores, visando a redução de emissões poluidoras à atmosfera;

II - O PROCONVE deverá contar com a participação de :

- ☐ Ministério do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente;
- ☐ Conselho Nacional do Petróleo;
- ☐ Ministério das Minas e Energia ;
- ☐ Ministério dos Transportes;
- ☐ Ministério da Indústria e do Comércio;
- ☐ Ministério da Ciência e Tecnologia;
- ☐ Ministério da Justiça;
- ☐ Órgãos Estaduais e Municipais de Controle da Poluição Ambiental;
- ☐ Associações legalmente constituídas para defesa dos recursos ambientais;
- ☐ Associações representativas dos fabricantes de motores, veículos automotores, equipamentos de controle de emissão e autopeças, bem como outros órgãos e entidades afetos ao programa.

III - Institui uma Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE-CAP, coordenada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente integrado pelo:

- ☐ Secretário Geral do Ministério do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente para Assuntos do Meio Ambiente;
- ☐ Secretário de Tecnologia Industrial ;
- ☐ Presidente do Conselho Nacional de Petróleo - CNP;.
- ☐ Presidente da Empresa Brasileira de Planejamento dos Transportes - GEIPOT;
- ☐ Presidente do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e qualidade industrial - INMETRO;
- ☐ Secretário Executivo do Conselho de Desenvolvimento Industrial - CDI;
- ☐ Presidente do Conselho Nacional do Trânsito - CONTRAN;
- ☐ Presidente da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental - CETESB;

- ☐ Presidente da Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente - FEEMA;
- ☐ Dirigente de outro órgão estadual de controle da poluição ambiente;
- ☐ Diretor Geral do Instituto Nacional de Tecnologia.

Para subsidiar as decisões da CAP, a SEMA poderá convidar representantes de outros órgãos federais, estaduais e municipais, bem como associações e entidades representativas do setor privado e da comunidade.

IV - Dar competência à Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE para:

- ☐ identificar e propor medidas que otimizem o programa com base nos seus resultados e em estudos realizados no âmbito do PROCONVE ;
- ☐ desenvolver campanhas educativas com relação à poluição do ar por veículos automotores;
- ☐ Atuar junto aos governos estaduais e municipais, visando o desenvolvimento de sistemas de transportes de massa, preferencialmente elétricos, e melhoria de tráfego;
- ☐ acompanhar o estado do conhecimento das técnicas e equipamentos de controle de emissão;
- ☐ organizar palestras, seminários e reuniões de cunho técnico, relacionados à poluição do ar por veículos automotores;
- ☐ enviar esforços para promover o desenvolvimento de profissionais, compra de equipamentos e instalação de laboratórios;
- ☐ promover a realização de estudos e pesquisas relativas à poluição do ar por veículos automotores, nacionalização e desenvolvimento de tecnologias de controle de emissão, de equipamentos de ensaio e análise de emissão;
- ☐ deliberar sobre a aplicação de penalidades, bem como outras ações necessárias para o acompanhamento do Programa;
- ☐ supervisionar a fiscalização do atendimento ao estabelecido nesta Resolução, sem prejuízo da competência dos órgãos envolvidos;
- ☐ deliberar sobre os casos omissos.

V - Atribuir ao IBAMA a competência para:

- ☐ emitir para fins de controle da poluição do ar a LICENÇA PARA USO DA CONFIGURAÇÃO DE VEÍCULOS OU MOTOR - LCVM em Território Nacional, fundamentando-se no CERTIFICADO DE APROVAÇÃO DA CONFIGURAÇÃO DO VEÍCULO OU MOTOR - CAC, expedido pela STI e nos documentos apresentados pelo fabricante;
- ☐ emitir as notificações necessárias às empresas industriais, fundamentando-se, quanto a certificação de conformidade e acompanhamento da produção de veículos, motores e peças de reposição, nas ações e atribuições do CONMETRO, através da sua Secretaria Executiva;
- ☐ estabelecer convênios, contratos e atividades afins com órgãos e entidades que, direta ou indiretamente, possam contribuir para o desenvolvimento do PROCONVE;
- ☐ delegar a outros órgãos, atribuições previstas nesta Resolução.

VI - Estabelecer os LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO de poluentes do ar para os motores e veículos automotores novos:

1. Veículo leves com motores do ciclo Otto

1.1. Para as novas configurações de veículos automotores leves lançadas comercializadas a partir de 19 de junho de 1988, a emissão de gases de escapamento não deverá exceder os seguintes valores:

- ☐ monóxido de carbono: 24,0 gramas por quilômetro
- ☐ hidrocarbonetos: 2,1 gramas por quilômetro
- ☐ óxidos de nitrogênio 2,0 gramas por quilômetro

☐ teor de monóxido de carbono em marcha lenta: 3,0 por cento

1.2. A partir de 1º de janeiro de 1989, a emissão de gases de escapamento por veículos automotores leves não deverá exceder, para os modelos descritos em 1.2.1., os seguintes valores:

☐ monóxido de carbono: 24,0 gramas por quilômetro

☐ hidrocarbonetos: 2,1 gramas por quilômetro

☐ óxidos de nitrogênio: 2,0 gramas por quilômetro

☐ teor de monóxido de carbono em marcha lenta: 3,0 por cento

1.2.1. Modelos dos veículos sujeitos aos limites de emissão :

☐ UNO 1300 álcool (exceto Sx);

☐ UNO 1050 gasolina;

☐ Prêmio 1300 álcool;

☐ Corcel álcool;

☐ Belina álcool;

☐ Del Rey álcool (exceto câmbio automático) ;

☐ Scala álcool (exceto câmbio automático) ;

☐ Escort álcool (exceto XR3);

☐ Monza 1600 álcool e gasolina;

☐ Monza 1800 álcool e gasolina;

☐ Gol 1600 álcool e gasolina (motor refrigerado a água) ;

☐ Chevette 1600 álcool e gasolina;

☐ Voyage 1600 álcool e gasolina;

☐ Parati 1600 álcool e gasolina;

☐ Saveiro 1600 álcool e gasolina (motor refrigerado a água).

1.3. A partir de 1º de janeiro de 1990, a emissão de gases de escapamento por veículos automotores leves, com exceção dos veículos leves não derivados de automóveis, não deverá exceder os seguintes valores:

☐ monóxido de carbono: 24,0 gramas por quilômetro

☐ hidrocarbonetos: 2,1 gramas por quilômetro

☐ óxidos de nitrogênio : 2,0 gramas por quilômetro

☐ teor de monóxido de carbono em marcha lenta: 3,0 por cento

1.4. A partir de 1º de janeiro de 1992, a emissão de gases de escapamento por veículos automotores leves não deverá exceder os seguintes valores:

1.4.1. Veículos leves não derivados de automóveis:

☐ monóxido de carbono: 24,0 gramas por quilômetro

☐ hidrocarbnnetos: 2,1 gramas por quilômetro

☐ óxidos de nitrogênio: 2,0 gramas por quilômetro

☐ teor de monóxido de carbono em marcha lenta: 3,0 por cento

1.4.2. Todos os veículos com exceção dos descritos em 1.4.1. :

☐ monóxido de carbono: 12,0 gramas por quilômetro

☐ hidrocarbonetos: 1, 2 gramas por quilômetro

☐ óxidos de nitrogênio: 1,4 gramas por quilômetro

☐ teor de monóxido de carbono em marcha lenta: 2,5 por cento

1.5. A partir de 1º de janeiro de 1997, a emissão de gases de escapamento por veículos automotores leves não deverá exceder os seguintes valores:

☐ monóxido de carbono: 2,0 gramas por quilômetro

- ☐ hidrocarbonetos: 0,3 gramas por quilômetro
- ☐ óxidos de nitrogênio: 0,6 gramas por quilômetro
- ☐ teor de monóxido de carbono em marcha lenta: 0,5 por cento

1.6. O IBAMA, ouvida a STI, deverá coordenar os estudos e trabalhos necessários ao estabelecimento e implantação dos limites máximos específicos para as emissões de aldeídos e outros compostos orgânicos pelo tubo de escapamento de veículos automotores leves, hoje englobados e expressos como hidrocarbonetos, bem como coordenará a revisão dos limites destes últimos, convocando, a qualquer tempo, os órgãos e entidades afetos ao problema e, ouvida a CAP, quando necessário, deverá apresentar ao CONAMA, até 31 de dezembro de 1988, o relatório final com a proposta dos limites a serem exigidos para aprovação.

1.7. A partir de 1º de janeiro de 1988, a emissão de gases do cárter de veículos automotores leves deve ser nula em qualquer regime de trabalho do motor.

1. A partir de 1º de janeiro de 1990, a emissão evaporativa de combustível de veículos automotores leves não deverá exceder o limite máximo de 6,0 g/ensaio.

O IBAMA, ouvida a STI, deverá coordenar os estudos e trabalhos necessários à revisão dos limites máximos de emissão, convocando, a qualquer tempo, os órgãos e entidades afetos ao problema e, ouvida a CAP quando necessário, deverá apresentar ao CONAMA o relatório final com a proposta dos limites a serem exigidos, para aprovação.

1.9. O fabricante poderá solicitar ao IBAMA a dispensa do atendimento aos limites máximos de emissão de gás de escapamento, para os veículos automotores leves, cuja produção seja inferior a 2.000 unidades por ano e que são dotados de mesma configuração de carroçaria, independentemente de sua mecânica e do tipo de acabamento disponível.

Podem ainda ser dispensados aqueles que, mesmo pertencendo a uma configuração de veículo à qual são aplicáveis os limites máximos de emissão, constituem-se numa série para uso específico ou seja: uso militar, uso em provas esportivas e lançamentos especiais, assim considerados a critério e julgamento da CAP.

O total geral máximo admitido, por fabricante, é de 5.000 unidades por ano.

1. Veículos pesados com motores do ciclo Otto

2.1 O IBAMA, ouvida a STI, deverá coordenar os estudos e trabalhos necessários ao estabelecimento e implantação dos limites máximos de emissão de monóxido de carbono, hidrocarbonetos, óxidos de nitrogênio, aldeídos e outros compostos orgânicos pelo tubo de escapamento de veículos equipados com motor do ciclo Otto, convocando, a qualquer tempo, os órgãos e entidades afetos ao problema e, ouvida a CAP quando necessário, deverá apresentar ao CONAMA, até 31 de dezembro de 1988, o relatório final com a proposta dos limites a serem exigidos, para aprovação.

2.2. A partir de 1º de janeiro de 1989, a emissão de gases do cárter de veículos pesados equipados com motor do ciclo Otto deve ser nula em qualquer regime de trabalho do motor.

2.3. O IBAMA, ouvida a STI, deverá coordenar os estudos e trabalhos necessários ao estabelecimento e implantação dos limites máximos de emissão evaporativa para veículos automotores pesados, convocando, a qualquer tempo, os órgãos e entidades afetos ao problema e, ouvida a CAP quando necessário, deverá apresentar ao CONAMA o relatório final com a proposta dos limites a serem exigidos, para aprovação.

.....

.....

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

I - RELATÓRIO

O projeto ementado, de autoria do nobre Deputado José Chaves, obriga as empresas montadoras de veículos motorizados a plantarem de uma a três árvores para cada veículo produzido de até uma, duas e três mil cilindradas, respectivamente. Faculta, ainda, às montadoras, efetuar o plantio diretamente ou repassar os custos correspondentes ao órgão federal de meio ambiente competente.

Por fim, a iniciativa estabelece que os infratores da lei estarão sujeitos às sanções administrativas e penais previstas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e que o Ministério do Meio Ambiente deverá regulamentar a lei no prazo de 60 dias, contados da data de sua publicação.

Em sua justificativa, o ilustre autor afirma que, em que pesem os resultados positivos alcançados com a implantação do Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar (Pronar) e pelo Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), novas medidas para reduzir a poluição devem ser adotadas, de forma a diminuir a incidência de doenças graves que atingem a população brasileira.

Em consonância com o inciso II do artigo 24 do Regimento Interno desta Casa, a proposição está sujeita à apreciação conclusiva por este Colegiado, que ora a examina, e pela Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável. Caberá à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania emitir parecer terminativo quanto à constitucionalidade e juridicidade do projeto.

Coube-nos, nos termos do art. 32, inciso VI, a honrosa tarefa de relatar o projeto, o qual, no prazo regimental, não recebeu emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A proposição em tela pretende produzir externalidades positivas por meio do plantio de árvores, como forma de compensar danos ao meio ambiente e à saúde humana, decorrentes da poluição do ar por veículos automotores. Em sua justificativa, o ilustre autor do projeto sob comento informa que

os veículos são responsáveis por mais de 95% das emissões de monóxido de carbono, de hidrocarbonetos e de óxidos de nitrogênio, os quais produzem reconhecidos malefícios sobre a saúde.

Sabemos que, para conter a degradação e a poluição ambiental, a interferência estatal pode se dar por meio da isenção de tributos ou da concessão de subsídios, para gerar externalidades positivas; de multas ou impostos, para desestimular externalidades negativas; e da regulação. Cabe-nos, nos termos do inciso VI, do art. 32 do Regimento Interno, avaliar quais os instrumentos mais eficientes, do ponto de vista econômico, para promover o desenvolvimento sustentável.

Entendemos que a regulação, por meio do controle de emissões, deve assumir um papel preponderante entre as políticas de controle da poluição do ar. Trata-se, assim, de agir antecipadamente, adotando limites para a emissão de poluentes por fonte de poluição atmosférica. A esse respeito, foram instituídos os Programas de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores: PROCONVE (para automóveis), e o PROMOT (para motocicletas). Os objetivos desses programas são reduzir os níveis de emissão de poluentes por veículos automotores, visando ao atendimento aos padrões de qualidade do ar, e promover o desenvolvimento tecnológico nacional, tanto na engenharia automobilística, como também em métodos e equipamentos para ensaios e medições da emissão de poluentes, entre outros.

Antes da implantação dos referidos programas, a emissão média de monóxido de carbono de um veículo era de 54 g/km e atualmente, tal emissão é de 0,4 g/km. Em 2009, foram estabelecidos limites ainda mais restritivos para emissões de poluentes. Posteriormente, foi criado o Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar (PRONAR), que fixou limites máximos de emissão de poluentes e adotou padrões nacionais de qualidade do ar.

Convém ressaltar, por oportuno, outros instrumentos regulatórios, adotados no Brasil, visando à redução das emissões de poluentes. Entre eles, destaca-se o uso do etanol em mistura com a gasolina, reduzindo-se, assim, o consumo de combustíveis de origem fóssil; e o Programa Nacional de Produção e Uso de Biodiesel, que prevê a adição obrigatória de biodiesel ao óleo convencional. Há ainda o Programa Nacional de Racionalização do Uso dos

Derivados do Petróleo e do Gás Natural (CONPET), que estimula o uso racional de energia e o desenvolvimento de tecnologias de maior eficiência energética.

A nosso ver, portanto, dentre as alternativas para promover a redução ou estabilização do nível de poluentes oriundos de fontes móveis, há que se aliar a fixação de limites de emissão à busca por combustíveis alternativos e ao aumento da eficiência energética em nosso país, por meio do desenvolvimento tecnológico, da mudança da matriz energética e da melhoria da modal de transporte público.

Em que pese a importância de medidas mitigadoras para fortalecer as remoções por sumidouros de carbono, como a sugerida pelo projeto em exame, cremos que o plantio de árvores, por si só, possa não produzir o resultado almejado pela proposição. Para que tal medida tenha impacto sobre o meio ambiente, é necessário não apenas a implantação, mas o acompanhamento das mudas, de forma a que venham a formar florestas, capturando, dessa forma, gás carbônico. A nosso ver, para tanto, faz-se necessário que tais serviços sejam realizados por instituições especializadas. Com esse intuito, a Rede Brasileira de Fundos Socioambientais, articulada em 2005, tem promovido a capacitação de diversos fundos, habilitando-os a exercer seu papel constitucional de gerir recursos financeiros públicos e privados destinados à proteção do meio ambiente e ao uso sustentável dos recursos naturais.

Deve-se levar em conta, adicionalmente, que o acirramento da competição, em decorrência da globalização, tem exigido das empresas a adoção voluntária de padrões de conduta que valorizem a sociedade e o meio ambiente, como forma de conquistar consumidores. É neste contexto que cresce a prática da responsabilidade socioambiental pelas empresas. Essa nova forma de gestão empresarial significa que o compromisso das empresas transcende as demandas, por parte do investidor, de retorno dos investimentos e, por parte dos consumidores, de produtos com qualidade, preço e marca adequados. Os segmentos participantes do mercado passaram a exigir responsabilidade das empresas em relação a seus funcionários, clientes, fornecedores, acionistas, à comunidade onde atuam e ao meio ambiente. Nesse contexto, cresce a procura, em nosso país, pela certificação ambiental, o que mostra a tendência para incorporar voluntariamente a questão ambiental na prática empresarial.

Por fim, há que se considerar a elevada participação do setor automobilístico no PIB brasileiro e a necessidade de estimular tal setor. Assim, a proposta em tela iria na contramão das políticas vigentes, que visam a reduzir a carga tributária que incide sobre os veículos, de forma a estimular a demanda e estimular o crescimento econômico e a renda.

Ante o exposto, **votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 4.380, de 2008.**

Sala da Comissão, em 15 de julho de 2009.

Deputado LAUREZ MOREIRA

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 4.380/2008, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Laurez Moreira.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Edmilson Valentim - Presidente, Dr. Ubiali e João Maia - Vice-Presidentes, Albano Franco, Edson Ezequiel, José Guimarães, Jurandil Juarez, Laurez Moreira, Luiz Paulo Vellozo Lucas, Miguel Corrêa, Renato Molling, Vanessa Grazziotin, Aelton Freitas, Elizeu Aguiar, Guilherme Campos, Manoel Salviano e Rebecca Garcia.

Sala da Comissão, em 12 de agosto de 2009.

Deputado EDMILSON VALENTIM

Presidente

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 4.380, de 2008, de autoria do nobre Deputado José Chaves, propõe que os fabricantes de veículos automotores sejam obrigados a efetuar plantio de árvores em quantidade proporcional ao número de

veículos fabricados e conforme a capacidade dos respectivos motores. Assim, para cada veículo com motorização de até 1000cm³, seria plantada uma árvore, para cada veículo com motor entre 1000cm³ e 2000cm³, duas árvores deveriam ser plantadas e, para cada veículo com motorização acima de 2000cm³ corresponderia a obrigação de plantar três árvores.

O projeto define como veículo “qualquer automóvel, utilitário, caminhão e máquina agrícola”.

Aos fabricantes que não atendessem o disposto na lei, seriam aplicadas as sanções administrativas e penais prevista pela Lei nº 9.605, de 1998 – Lei de Crimes Ambientais. A regulamentação necessária à aplicação da lei seria de incumbência do Poder Executivo.

Embora não conste de seus dispositivos, pode-se deduzir, mediante leitura da justificação, que o objetivo do projeto seria a neutralização do carbono emitido pelos veículos ao longo de suas vidas úteis.

O projeto, que não foi objeto de emendas, já foi apreciado e rejeitado pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio.

Compete a esta Comissão, nos termos do inciso XIII do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, pronunciar-se sobre o mérito da proposição.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Em que pese a importância de medidas mitigadoras para fortalecer as remoções por sumidouros de carbono, como a sugerida pelo projeto em exame, acreditamos que o plantio de árvores, por si só, possa não produzir o resultado almejado pela proposição. Para que tal medida tenha impacto sobre o meio ambiente, é necessário não apenas a implantação, mas o acompanhamento das mudas, de forma a que venham a formar florestas, capturando, dessa forma, gás carbônico.

Ademais, a disponibilidade de áreas também é um problema sério, caso outras atividades comecem a compensar suas emissões por meio do plantio de árvores. Para se ter uma idéia, um hectare comporta no máximo 1000

árvores de grande porte. Como a indústria automobilística e de máquinas agrícolas brasileira produz da ordem de 3 milhões de unidades por ano, seriam necessários, anualmente, cerca de 6 mil hectares de novas plantações de florestas, o que iria, certamente, concorrer com outros planos e programas como a produção de biocombustíveis, cuja expansão, pretende-se, dar-se-á preferencialmente em áreas já degradadas.

No que se refere ao controle e à prevenção da poluição automotiva, incluindo caminhões, ônibus e motocicletas, já há um programa implantado no país desde o início da década de 1980, o PROCONVE - Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores, convertido na Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que, em metas sucessivas, vem reduzindo substancialmente os índices de emissão de gases e material particulado pelos veículos automotores fabricados no Brasil. Como citado no parecer da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, que nos antecedeu na análise da proposição, o índice médio de emissão de monóxido de carbono por veículos automotores no Brasil, no início dos anos 1980, era de 54g/km, índice hoje reduzido para 0,4g/km, atestando o sucesso do PROCONVE.

Além do PROCONVE, outros programas de redução da poluição do ar estão em andamento no Governo federal, entre eles o Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar – PRONAR, que fixa limites de emissão inclusive para fontes estacionárias, não se limitando aos veículos automotores, e o PROMOT, uma versão do PROCONVE específica para motocicletas.

Há que ressaltar, ainda, os programas de produção e incentivo do uso de biocombustíveis, como o etanol e o biodiesel, que reduzem os índices de emissão dos motores e, além disso, envolvem, em seus processos de produção, o cultivo de vegetais cujo crescimento absorve carbono. São programas com efeitos positivos no meio ambiente e no desenvolvimento social e econômico.

A proposição, como visto pelos exemplos citados, além da eficácia duvidosa, iria chocar-se com programas e atividades já em cursos no País e que têm, entre seus objetivos principais, a redução das emissões de gases poluentes.

Isto posto, votamos pela rejeição, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 4.380, de 2008.

Sala da Comissão, em 08 de março de 2010.

Deputado **Fernando Marroni**
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 4.380/2008, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Fernando Marroni.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

João Oliveira e Paulo Piau - Vice-Presidentes, André de Paula, Edson Duarte, Fátima Pelaes, Fernando Marroni, Gervásio Silva, Luiz Bassuma, Mário de Oliveira, Ricardo Tripoli, Roberto Balestra, Roberto Rocha, Cezar Silvestri, Luiz Carreira, Nazareno Fonteles e Paulo Teixeira.

Sala da Comissão, em 24 de março de 2010.

Deputado **JOÃO OLIVEIRA**
Presidente em exercício

FIM DO DOCUMENTO
