AVULSO NÃO PUBLICADO. PARECERES DIVERGENTES.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.332-B, DE 2013

(Do Senado Federal)

PLS nº 55/2008
Ofício nº 800/2013 - SF

Acrescenta art. 2º-A à Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores e dá outras providências, para estabelecer metas de emissão de dióxido de carbono; tendo parecer: da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, pela aprovação deste e do de nº 7212/14, apensado, com substitutivo (relator: DEP. LAERCIO OLIVEIRA); e da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, pela rejeição deste, e do de nº 7212/14, apensado (relator: DEP. ADILTON SACHETTI).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS;
MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário - Art. 24 II, “g”

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 7212/14

III - Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços:
- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão
- Voto em separado

IV - Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável:
- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º A Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 2º-A:

"Art. 2º-A. O limite para o nível de emissão de dióxido de carbono (CO_2) será de:

I – 120 g (cento e vinte gramas) de dióxido de carbono por quilômetro (CO_2/km) para os veículos leves fabricados a partir de 1º de janeiro de 2016;

II – 95 g (noventa e cinco gramas) de CO_2/km para os veículos leves fabricados a partir de 1º de janeiro de 2020."

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 4 de abril de 2013.

Senador Renan Calheiros
Presidente do Senado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 8.723, DE 28 DE OUTUBRO DE 1993

Dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Como parte integrante da Política Nacional de Meio Ambiente, os fabricantes de motores e veículos automotores e os fabricantes de combustíveis ficam obrigados a tomar as providências necessárias para reduzir os níveis de emissão de monóxido de carbono, óxidos de nitrogênio, hidrocarbonetos, álcoois, aldeídos, fuligem, material particulado e outros compostos poluentes nos veículos comercializados no País, enquadrando-se aos limites fixados nesta Lei e respeitando, ainda, os prazos nela estabelecidos.

Art. 2º São os seguintes os limites e prazos a que se refere o artigo anterior:
I - (VETADO)
II - para os veículos leves fabricados a partir de 1° de janeiro de 1997, os limites para níveis de emissão de gases de escapamento são:
a) 2,0 g/km de monóxido de carbono (CO);
b) 0,3 g/km de hidrocarbonetos (HC);
c) 0,6 g/km de óxidos de nitrogênio (NOx);

d) 0,03 g/km de aldeídos (CHO);

e) 0,05 g/km de partículas, nos casos de veículos do ciclo Diesel;

f) meio por cento de monóxido de carbono (CO) em marcha lenta;

III - (VETADO)

IV - os veículos pesados do ciclo Otto atenderão aos níveis de emissão de gases de escapamento de acordo com limites e cronogramas a serem definidos pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA.

§ 1º (VETADO)

§ 2º Ressalvados critérios técnicos do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, é obrigatória a utilização de lacres nos dispositivos reguláveis do sistema de alimentação de combustível.

§ 3º Todos os veículos pesados não turbinados são obrigados a apresentar emissão nula dos gases do cárter, devendo os demais veículos pesados atender às disposições em vigor do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, que regulam esta matéria.

§ 4º Oitenta por cento da totalidade de veículos pesados do ciclo Diesel comercializados pelos fabricantes nacionais terão os níveis máximos de emissão de gases de escapamento reduzido, em duas etapas, conforme os limites e cronogramas especificados abaixo:

I - a partir de 1° de janeiro de 1996:

a) 4,9 g/kWh de monóxido de carbono (CO);

b) 1,23 g/kWh de hidrocarbonetos (HC);

c) 9,0 de g/kWh de óxidos de nitrogênio (NOx);

d) 0,7 g/kWh de partículas para motores com até 85 kW de potência;

e) 0,4 g/kWh de partículas para motores com mais de 85 kW de potência;

II - a partir de 1° de janeiro de 2000:

a) 4,0 g/kWh de monóxido de carbono (CO);

b) 1,1 g/kWh de hidrocarbonetos (HC);

c) 7,0 g/kWh de óxidos de nitrogênio (NOx);

d) 0,15 g/kWh de partículas, a critério do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, até o final de 1994, em função de sua viabilidade técnica.

§ 5º Para os ônibus urbanos, as etapas estabelecidas no parágrafo anterior são antecipadas em dois anos, não se aplicando, entretanto, os limites estabelecidos no inciso I, *d* e *e*, do parágrafo anterior deste artigo.

§ 6º A partir de 1° de janeiro de 2002, a totalidade de veículos pesados do ciclo Diesel comercializados no Brasil atenderá aos mesmos limites de emissão de gases de escapamento definidos no § 4°, II, deste artigo.

§ 7º Para os veículos leves do ciclo Otto fabricados a partir de 1° de janeiro de 1992, quando não derivados de automóveis e classificados como utilitários, camionetes de uso misto ou veículos de carga, são os seguintes os limites de emissão de gases de escapamento, a vigorar a partir de 31 de dezembro de 1996:

a) 24,0 g/km de monóxido de carbono (CO);

b) 2,1 g/km de hidrocarbonetos (HC);

c) 2,0 g/km de óxidos de nitrogênio (NOx);

d) 0,15 g/km de aldeídos (CHO);

e) três por cento de monóxido de carbono (CO) em marcha lenta.

§ 8º Os veículos leves do ciclo Diesel fabricados a partir de 1° de janeiro de 1992, quando não derivados de automóveis e classificados como utilitários, camionetes de uso misto ou veículos de carga, poderão, dependendo das características técnicas do motor, definidas pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, atender aos limites e exigências estabelecidos para os veículos pesados.

§ 9º As complementações e alterações deste artigo serão estabelecidas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA.

Art. 3º Os órgãos competentes para estabelecer procedimentos de ensaio, medição, certificação, licenciamento e avaliação dos níveis de emissão dos veículos, bem como todas as medidas complementares relativas ao controle de poluentes por veículos automotores, são o Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, em consonância com o Programa Nacional de Controle de Poluição por Veículos Automotores - PROCONVE, respeitado o sistema metrológico em vigor no País.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 7.212, DE 2014

(Do Sr. Félix Mendonça Júnior)

Institui certificação dos níveis de emissão de dióxido de carbono (CO2) por veículos automotores.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-5332/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que "dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores e dá outras providências", passa a vigorar acrescida do seguinte art. 11-A:

"Art. 11-A. Fica instituído o Selo Pró-Ar, com o objetivo de identificar os níveis de emissão de dióxido de carbono (CO_2) pelos veículos automotores.

§ 1º A concessão do Selo Pró-Ar será atribuição conjunta dos órgãos federais competentes do Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama) e do Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Sinmetro).

§ 2º Para a identificação pelo Selo Pró-Ar, os veículos leves receberão até 5 estrelas verdes concedidas conforme a soma dos seguintes critérios:

I – por emissão de poluentes convencionais (Monóxido de Carbono - CO, Hidrocarbonetos - NMHC e Óxidos de Nitrogênio - NOx), considerando os limites estabelecidos na legislação em vigor:

a) modelo atendendo entre 80% e o limite = 1 (uma) estrela;

b) modelo atendendo entre 60% e 80% do limite = 2 (duas) estrelas;

c) modelo atendendo abaixo de 60% do limite = 3 (três) estrelas;

II – 1 (uma) estrela por emissão de dióxido de carbono - CO2, abaixo de 80 g/km, calculado a partir do valor de emissão homologado, descontando-se a parcela "etanol" (17,7% para E22 (gasolina com 22% de etanol anidro) e 100% para E100 (etanol puro)) e, no caso dos veículos a álcool ou flex, fazendo-se uma média entre a emissão com E22 e com E100;

III – 1 (uma) estrela para veículo movido a combustível renovável (flex ou dedicado), híbrido ou elétrico:

§ 3º Os limites de emissão de poluentes para a identificação pelo Selo Pró-Ar dos veículos pesados serão fixados por resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), no uso de suas atribuições fixadas pelo art. 8º, inciso VI, da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981.

§ 4º A identificação da categoria do veículo automotor constará de selo colorido fixado no para-brisa de todos os veículos novos fabricados no país ou importados." (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e vinte dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei traz incentivo importante para a redução da emissão de dióxido de carbono (CO_2) pelos diferentes tipos de veículos automotores. Cria o Selo Pró-Ar, que identificará os níveis de emissão de CO_2 pelos

veículos automotores.

O Brasil conta, desde 1993, com uma lei específica direcionada ao controle da emissão de poluentes por veículos automotores, a Lei nº 8.723, aqui complementada mediante a inserção em seu texto da previsão do Selo Pró-Ar. Essa lei foi regulamentada por um conjunto relevante de resoluções do Conama.

Está na hora, contudo, de avançarmos em relação às normas em vigor sobre esse assunto. Sob inspiração do selo Procel de Economia de Energia, que existe no país também desde 1993, propomos a criação do selo Pró-Ar.

Cabe perceber que a certificação e medida similares inserem-se no campo dos chamados instrumentos econômicos de política ambiental. Criam-se estímulos para a proteção do meio ambiente, sem recurso às normas do tipo comando e controle, que marcam exacerbadamente nossa legislação ambiental, a Lei nº 8.723/1993 inclusive.

Em face da grande relevância da proposta para a qualidade ambiental no país e a garantia de padrões sustentáveis de desenvolvimento, contamos, desde já, com sua rápida aprovação por esta Casa de Leis.

Sala das Sessões, em 27 de fevereiro de 2014.

Deputado FÉLIX MENDONÇA JÚNIOR

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 8.723, DE 28 DE OUTUBRO DE 1993

Dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

Art. 11. O uso de combustíveis automotivos classificados pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA como de baixo potencial poluidor será incentivado e priorizado, especialmente nas regiões metropolitanas.

Art. 12**.** Os governos estaduais e municipais ficam autorizados a estabelecer através de planos específicos, normas e medidas adicionais de controle da poluição do ar para veículos automotores em circulação, em consonância com as exigências do Proconve e suas medidas complementares. *(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 10.203, de 22/2/2001)*

.....

.....

LEI Nº 6.938, DE 31 DE AGOSTO DE 1981

Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

DO CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE.

Art. 7º *(Revogado pela Lei nº 8.028, de 12/4/1990)*

Art. 8º Incluir-se-ão entre as competências do CONAMA:

I - estabelecer, mediante proposta da IBAMA, normas e critérios para o licenciamento de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras, a ser concedido pelos Estados e supervisionado pela IBAMA; *(Expressão “SEMA” alterada pela Lei nº 7.804, de 18/7/1989)*

II - determinar, quando julgar necessário, a realização de estudos das alternativas e das possíveis conseqüências ambientais de projetos públicos ou privados, requisitando aos órgãos federais, estaduais e municipais, bem assim a entidades privadas, as informações indispensáveis para apreciação dos estudos de impacto ambiental, e respectivos relatórios, no caso de obras ou atividades de significativa degradação ambiental, especialmente nas áreas consideradas patrimônio nacional. *(Inciso com redação dada pela Lei nº 8.028, de 12/4/1990)*

III - *(Revogado pela Lei nº 11.941, de 27/5/2009)*

IV - homologar acordos visando à transformação de penalidades pecuniárias na obrigação de executar medidas de interesse para a proteção ambiental; (VETADO);

V - determinar, mediante representação da IBAMA, a perda ou restrição de benefícios fiscais concedidos pelo Poder Público, em caráter geral ou condicional, e a perda ou suspensão de participação em linhas de financiamento em estabelecimentos oficiais de crédito; *(Expressão “SEMA” alterada pela Lei nº 7.804, de 18/7/1989)*

VI - estabelecer, privativamente, normas e padrões nacionais de controle da poluição por veículos automotores, aeronaves e embarcações, mediante audiência dos Ministérios competentes;

VII - estabelecer normas, critérios e padrões relativos ao controle e à manutenção da qualidade do meio ambiente com vistas ao uso racional dos recursos ambientais, principalmente os hídricos.

Parágrafo único. O Secretário do Meio Ambiente é, sem prejuízo de suas funções, o Presidente do CONAMA. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 8.028, de 12/4/1990)*

DOS INSTRUMENTOS DA POLÍTICA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE.

Art. 9º São instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente:

.....

.....

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 5.332, de 2013, do Senado Federal – Gim Argello, que *acrescenta art. 2º-A à Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores e dá outras providências, para estabelecer metas de emissão de dióxido de carbono*. Acompanha-lhe, apensado, o Projeto de Lei nº 7.212, de 2014, de autoria do Sr. Félix Mendonça Júnior, que *institui certificação dos níveis de emissão de dióxido de carbono (CO2) por veículos automotores*.

Após despacho do Presidente da Câmara dos Deputados, as proposições vêm, em regime de prioridade, à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio para análise dos pressupostos de conveniência e oportunidade das matérias.

Aberto o prazo, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II – VOTO

Conforme o disposto no art. 32, inciso VI, alínea “b”, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, é de competência deste órgão colegiado analisar assuntos relativos à ordem econômica nacional.

Apesar dos projetos em questão serem absolutamente meritórios, os objetivos dos autores já está contemplado por legislação vigente. Logo, admitir que prosperem implicará em excesso legislativo.

Falamos da Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, que *institui o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores*, também chamado de INOVAR-AUTO. O referido Programa trouxe uma série de exigências às montadoras instaladas no País, dentre as quais a obrigatoriedade de: atendimento de níveis mínimos de eficiência energética dos veículos comercializados; e fazer parte do Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV) do INMETRO.

Dessas obrigatoriedades, a primeira é regulamentada pelo Decreto nº 7.819/12, que detalha os níveis de eficiência energética a serem cumpridos, sendo que tais parâmetros foram estabelecidos tendo como referência metas adotadas por diversos países, inclusive Estados Unidos da América e os integrantes da União Europeia. A referida norma recebeu, por fim, a regulamentação dos procedimentos a serem observados ao cumprimento das metas com base na Portaria do Ministério da Indústria e do Comércio Exterior de nº 74/2015.

Ademais, cumpre informar que o Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV) é semelhante àquele amplamente utilizado nos produtos da linha branca, o *Selo Procel de Economia de Energia*. No caso do PBEV, destacamos que ele é coordenado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (INMETRO) e conta com participação de diversos órgãos e entidades privadas, incluindo os Ministérios do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), de Minas e Energia (MME), a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), o IBAMA e a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA). Trata-se de uma iniciativa complementar, mas não menos importante, às metas de eficiência energética estabelecidas pelo Programa Inovar-Auto.

O PBEV determina que a etiquetagem apresente informações sobre desempenho, eficiência energética por categoria e nível de emissões, bem como os valores de emissões de CO2. Logo, é desenhado para que o consumidor possa, de maneira absolutamente clara, entender o nível de eficiência energética e emissões poluentes do veículo.

Destaco, apenas, que apresento substitutivo com o intuito de adequar as propostas à realidade do mercado brasileiro, pois, na forma original, impacto direto no Programa INOVAR-AUTO, instituído pela Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012. O referido Programa trouxe uma série de exigências às montadoras instaladas no País, dentre as quais a obrigatoriedade de: atendimento de níveis mínimos de eficiência energética dos veículos comercializados; e fazer parte do Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV) do INMETRO.

Portanto, atendendo a intenção dos legisladores, altero a redação para que as propostas sejam aprovadas com texto criando novo programa, destinado à divulgar na rede mundial de computadores – INTERNET, os níveis de emissão de poluentes dos automóveis e comerciais leves, com a finalidade de oferecer ao consumidor, ferramenta adicional de comparação dos modelos disponíveis no mercado, bem como para utilização pelos programas de inspeção e manutenção (IM).

Ante o exposto, opino, no mérito, pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 5.332, de 2013, e do apensado PL 7212/14, nos termos do substitutivo em anexo.

Sala das Comissões, em 24 de novembro de 2015.

Deputado **LAÉRCIO OLIVEIRA**
Solidariedade/SE
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.332, DE 2013
(Apensado PL 7.212/2014)

Altera a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A presente norma altera a Lei que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores e dá outras providências para criar o Programa Pró-Ar, destinado à divulgação dos níveis de emissão de poluentes dos automóveis e comerciais leves.

Art. 2º A Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos:

"Art.11-A Fica instituído o Programa Pró-Ar, com o objetivo de divulgar na rede mundial de computadores – INTERNET, os níveis de emissão de poluentes dos automóveis e comerciais leves, com a finalidade de oferecer ao consumidor, ferramenta adicional de comparação dos modelos disponíveis no mercado, bem como para utilização pelos programas de inspeção e manutenção (IM).

Art.11-B A entidade representativa dos fabricantes e importadores de automóveis e comerciais leves fica obrigada a disponibilizar, em sua página oficial na rede mundial de computadores, as informações referentes aos níveis de emissões de poluentes.

§1º Para efeito do disposto no caput deste artigo, consideram-se poluentes emitidos pelos automóveis:

I. Monóxido de Carbono – CO;
II. Hidrocarbonetos – NMHC;
III. Óxido de Nitrogênio – NOx;
IV. Dióxido de Carbono – CO2.

§2ºAs informações constantes do Programa Pró-Ar serão baseadas nas informações disponibilizadas pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Renováveis – IBAMA e o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – INMETRO

§3º Para identificação do Programa Pró-Ar, os automóveis e comerciais leves receberão pontuação conforme regulamentação dos órgãos do parágrafo anterior.

Art. 11-Cº O sítio constante do art. 2º deverá possibilitar consulta, no mínimo:

I. Por categoria de veículo;
II. Por modelo de veículo;
III. Geral em ordem alfabética pelo modelo do veículo.

....." (NR).

Art.3º Esta Lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação.

Sala das Comissões, em 24 de novembro de 2015.

Deputado **LAÉRCIO OLIVEIRA**
Solidariedade/SE
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 5.332/2013 e o Projeto de Lei 7212/2014 apensado, com substitutivo, nos termos do

Parecer do Relator, Deputado Laercio Oliveira. O Deputado Roberto Góes apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Júlio Cesar - Presidente, Keiko Ota, Jorge Côrte Real e Laercio Oliveira - Vice-Presidentes, Fernando Torres, Helder Salomão, Jorge Boeira, Mauro Pereira, Renato Molling, Zé Augusto Nalin, Conceição Sampaio, Eduardo Cury, Enio Verri, Herculano Passos, Luiz Carlos Ramos, Luiz Lauro Filho e Mandetta.

Sala da Comissão, em 25 de novembro de 2015.

Deputado JÚLIO CESAR
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA CDEICS AO PROJETO DE LEI Nº 5.332, DE 2013
(Apensado PL 7.212/2014)

Altera a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A presente norma altera a Lei que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores e dá outras providências para criar o Programa Pró-Ar, destinado à divulgação dos níveis de emissão de poluentes dos automóveis e comerciais leves.

Art. 2º A Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos:

"Art.11-A Fica instituído o Programa Pró-Ar, com o objetivo de divulgar na rede mundial de computadores – INTERNET, os níveis de emissão de poluentes dos automóveis e comerciais leves, com a finalidade de oferecer ao consumidor, ferramenta adicional de comparação dos modelos disponíveis no mercado, bem como para utilização pelos programas de inspeção e manutenção (IM).

Art.11-B A entidade representativa dos fabricantes e

importadores de automóveis e comerciais leves fica obrigada a disponibilizar, em sua página oficial na rede mundial de computadores, as informações referentes aos níveis de emissões de poluentes.

§1º Para efeito do disposto no caput deste artigo, consideram-se poluentes emitidos pelos automóveis:

I. Monóxido de Carbono – CO;
II. Hidrocarbonetos – NMHC;
III. Óxido de Nitrogênio – NOx;
IV. Dióxido de Carbono – CO2.

§2º As informações constantes do Programa Pró-Ar serão baseadas nas informações disponibilizadas pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Renováveis – IBAMA e o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – INMETRO.

§3º Para identificação do Programa Pró-Ar, os automóveis e comerciais leves receberão pontuação conforme regulamentação dos órgãos do parágrafo anterior.

Art. 11-Cº O sítio constante do art. 2º deverá possibilitar consulta, no mínimo:

I. Por categoria de veículo;
II. Por modelo de veículo;
III. Geral em ordem alfabética pelo modelo do veículo.
....." (NR).

Art.3º Esta Lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 25 de novembro de 2015.

Deputado **JÚLIO CESAR**
Presidente

VOTO EM SEPARADO DO DEP. ROBERTO GOES

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 5.332, de 2013, do Senado Federal – Gim Argello, que *acrescenta art. 2º-A à Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores e dá outras providências, para estabelecer metas de emissão de dióxido de carbono*. Acompanha-lhe, apensado, o Projeto de Lei nº 7.212, de 2014, de autoria do Sr. Félix Mendonça Júnior, que *institui certificação dos níveis de emissão de dióxido de carbono (CO2) por veículos automotores*.

Após despacho do Presidente da Câmara dos Deputados, as proposições vêm, em regime de prioridade, à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio para análise dos pressupostos de conveniência e oportunidade das matérias.

Aberto o prazo, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II – VOTO

Conforme o disposto no art. 32, inciso VI, alínea "b", do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, é de competência deste órgão colegiado analisar assuntos relativos à ordem econômica nacional.

O objetivo do projeto de lei nº 5.332/13, do senador Gim Argello, é meritório; contudo, já está contemplado na legislação atual e, por isso, não deve ser acolhido.

A lei nº 12.714/12, que instituiu o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeira Produtiva de Veículos Automotores (INOVAR-AUTO) trouxe uma série de exigências para as montadoras instaladas no país, dentre os quais, o atendimento de níveis mínimos de eficiência energética dos veículos comercializados no Brasil. Essa lei foi regulamentada pelo decreto nº 7.819/12 que detalhou os níveis de eficiência energética a serem cumpridos, níveis esses com parâmetros próximos aos exigidos nos Estados Unidos e União Europeia (UE). Esse é exatamente o propósito do PL principal e, por isso, não merece ser acolhido por este colegiado.

Em relação à proposição apensada, ou seja, o projeto de lei nº 7.212/14 a situação é diversa. O autor da proposição busca incorporar à indústria automotiva brasileira selo de qualidade que identifica os níveis de emissão de CO_2 de veículos automotores (selo Pró-Ar).

O objetivo da instituição do selo Pró-Ar é permitir ao consumidor que compare os veículos em relação aos níveis de emissão de CO_2 por meio de pontuação (estrelas) dada a cada modelo de veículo de acordo com comparação com veículos do mesmo seguimento. Mal comparando, a proposição incorpora ao setor automotivo a mesma lógica dos selos de consumo de energia da linha branca de eletrodomésticos.

A medida parece ser muito salutar, pois permitirá ao consumidor escolher melhor o produto a ser adquirido, levando-se em consideração as emissões do mesmo. Também entendo ser muito útil a medida para fins de competição entre as inúmeras montadoras que, conhecendo os níveis de emissão dos concorrentes, provavelmente, movimentar-se-ão no sentido de produzir produtos cada vez mais eficientes. Uma e outra medida contribuirão sobremaneira na redução de emissão de poluentes por veículos automotores, minimizando o impacto dos veículos automotores no meio ambiente.

A preocupação com o impacto da atuação humana sobre o meio ambiente é cada vez mais premente em todo o mundo, o que tem muito fundamento. Apenas a título de exemplo, segundo relatório divulgado recentemente pelas Nações Unidas (ONU), o século 21 registrou 14 dos 15 anos mais quentes da história[1]. Parcela importante nessa mudança é a atuação humana desenfreada no processo de exploração dos recursos naturais.

Em todo esse processo de intervenção humana, destaque especial é dado às emissões de dióxidos de carbono (CO_2) na atmosfera, em especial, decorrente da utilização de veículos automotores. Apenas a título de exemplificação, durante a vida útil de um veículo automotor, este consome mais de 5 mil litros de petróleo, emite 62 quilos de hidrocarbonetos, 368 quilos de partículas sólidas, quase 90 quilos de gás carbono e 32 quilos

[1] http://nacoesunidas.org/seculo-21-registra-anos-mais-quentes-da-historia-e-temperaturas-devem-aumentar-ainda-mais-alerta-onu/

de platina[2].

Os dados aqui trazidos apontam problema que deve ser combatido por todas as autoridades públicas do país. O PL do nobre deputado Félix Mendonça Junior contribui de maneira importante nessa luta ao tornar público o volume de emissão de CO_2 dos diversos veículos produzidos no país.

Ante o exposto, voto pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 7.212/14, e pela rejeição do de nº 5.332, de 2013.

Sala das Comissões, em 19 de agosto de 2015.

Deputado Roberto Góes
PDT/AP

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei em epígrafe, de autoria do Senador Gim Argello, acrescenta à Lei nº 8.723, de 23 de outubro de 1993, o art. 2-A para estabelecer limites de emissão de dióxido de carbono por veículos automotores.

Foi apensado ao Projeto de Lei nº 5332/2013, para apreciação conjunta, o Projeto de Lei nº 7.212/2014, que institui certificação dos níveis de emissão de dióxido de carbono (CO_2) por veículos automotores.

Os projetos tramitam em regime ordinário e estão sujeitos à apreciação conclusiva pelas Comissões (art. 24, II, RICD). Foram distribuídos às Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviço; Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável e de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 do RICD).

Em 25/11/2015, os projetos foram aprovados pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviço, na forma do substitutivo apresentado pelo Deputado Laercio Oliveira.

Decorrido o prazo regimental nesta Comissão, não foram apresentadas emendas.

[2] http://www.ecodebate.com.br/2012/08/14/os-impactos-do-automovel-no-meio-ambiente/#sdfootnote1sym

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Em observância ao princípio da economia processual e buscando evitar o excesso legislativo, esclarecemos, inicialmente, que a matéria apresentada em ambas proposições já se encontra prevista em legislação vigente.

A Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores, apesar de não citar expressamente limites para a emissão de CO_2 veicular, concedeu ao Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), a competência para estabelecer complementações e alterações em seu art. 2º, que estabelece os limites de poluentes a serem observados por fabricantes de motores, veículos automotores e combustíveis.

O exercício da referida competência está consubstanciado no Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE). Implementado em 1986, o PROCONVE estabelece limites sobre a quantidade de poluentes do ar que podem ser emitidos por veículos novos vendidos no país. Emissões de veículos leves novos vendidos no Brasil são atualmente regulamentados por meio da norma PROCONVE L6 (Resolução CONAMA nº 415, de 24 de setembro de 2009), que foi totalmente implementada entre 2013 (para motores do ciclo diesel) e 2015 (para motores do ciclo Otto).

Ademais, entendemos que os limites previstos no PL 5.332/2013 mostram-se inadequados para a realidade da frota de veículos leves brasileira. Tal limitação seria mais restritiva que a atual regulamentação prevista pela União Européia, que possui cerca de 55% de sua frota de veículos leves movidos à diesel, combustível que, apesar de ser mais intenso na emissão de outros poluentes, emite menos CO_2. Uma emissão máxima de 95g de CO_2/km como previsto para 2020 no PL 5.332/2013 implicaria em um desempenho de cerca de 26km/l de combustível, conforme estudo divulgado pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

No que se refere ao programa de certificação previsto pelo PL 7.212/2014, ressaltamos que tal matéria encontra-se contemplada pela Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, que institui o Programa de Incentivo à Inovação

Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores, também chamado de INOVAR-AUTO. O referido Programa trouxe uma série de exigências às montadoras instaladas no País, dentre as quais a obrigatoriedade de: atendimento de níveis mínimos de eficiência energética dos veículos comercializados; e fazer parte do Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV) do INMETRO.

Apesar de todo o exposto, com o objetivo de assegurar o direito de informação e de escolha dos consumidores que adquirem esses veículos, propusemos, no primeiro parecer entregue à esta Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, substitutivo ao PL 7.212/2014 que tornaria compulsória a etiquetagem física de veículos e a divulgação da classificação do consumo energético e valores recomendados para manutenção dos veículos. Ocorre que tal objetivo já estará assegurado mediante à aprovação do substitutivo ao Projeto de Lei nº 3.955/2012, do qual também fui designado relator.

Assim, após entendimento com o Ministério da Indústria e Comércio Exterior - MDIC, e em respeito aos princípios da economia processual e da celeridade do processo legislativo, optamos por permitir que apenas uma das proposições legislativas prospere, qual seja, o PL 3955/2012.

Nesses termos, somos pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 5.332, de 2013, e do Projeto de Lei nº 7.212, de 2014.

Sala da Comissão, em 10 de agosto de 2017.

Deputado ADILTON SACHETTI
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou, por unanimidade, o Projeto de Lei nº 5.332/2013, e o PL 7212/2014, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Adilton Sachetti.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Nilto Tatto - Presidente, Leonardo Monteiro e Carlos Gomes -

Vice-Presidentes, Adilton Sachetti, Alceu Moreira, Augusto Carvalho, Heitor Schuch, Josué Bengtson, Marcelo Álvaro Antônio, Ricardo Izar, Valdir Colatto, Giovani Cherini, Luiz Lauro Filho, Mauro Pereira, Miguel Haddad, Wilson Beserra e Zé Silva.

Sala da Comissão, em 13 de setembro de 2017.

Deputado NILTO TATTO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO