

PARECER N° , DE 2012

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 55, de 2008, do Senador Gim Argello, que acrescenta dispositivo 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 meta de redução de consumo de combustíveis.*

RELATOR: Senador FLEXA RIBEIRO

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 55, de 2008, de autoria do Senador Gim Argello, para decisão terminativa.

O projeto altera a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que *dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores*, para fixar meta de redução de consumo de combustíveis.

A proposição, no seu art. 1º, acrescenta o art. 3º-A à Lei nº 8.723, de 1993. O *caput* do referido art. 3º-A estabelece que os fabricantes dos veículos automotores ficam obrigados a apresentar, no prazo de trezentos e sessenta e cinco dias, plano de adequação para veículos automotores comercializados no Brasil, de modo a assegurar, no prazo de cinco anos a contar da data de sua apresentação, redução de 10% do consumo de combustível.

O parágrafo único do referido art. 3º-A, por sua vez, determina que o órgão técnico competente estabelecerá os procedimentos de medição,

certificação e licenciamento dos níveis de consumo dos veículos automotores e as medidas complementares relativas à avaliação e ao controle do consumo de combustível veicular. O art. 2º do PLS determina a vigência imediata da Lei, após sua publicação.

Distribuído com exclusividade a esta Comissão, para decisão terminativa, o projeto não recebeu emendas.

Os Senadores Valter Pereira e Ivo Cassol, anteriormente designados como relatores da matéria perante a CMA, apresentaram minutas de relatórios que, entretanto, não foram examinados.

II – ANÁLISE

Compete à CMA, nos termos do art. 102-A, inciso II, alínea *a*, do Regimento Interno do Senado Federal, apreciar o mérito das matérias relativas à proteção do meio ambiente e controle da poluição. Por se tratar da única comissão incumbida de analisar a iniciativa em tela, e em decisão terminativa, incumbe a este Colegiado apreciar-lhe também os aspectos de constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa.

Em relação à constitucionalidade, note-se que o PLS nº 55, de 2008, cuida de matéria inserida na competência legislativa concorrente da União, dos Estados e do Distrito Federal. Cabe ao Congresso Nacional dispor sobre a matéria e é legítima a iniciativa parlamentar, nos termos do art. 61 da Constituição Federal. Tampouco há norma constitucional que, no aspecto material, esteja em conflito com o teor da proposição em exame.

Com relação ao mérito, o PLS nº 55, de 2008, foi formulado, essencialmente, para promover a redução de consumo de combustíveis dos veículos automotores produzidos no País. Todavia, cabe observar que o projeto pressupõe um determinado “valor [de consumo] verificado na data da publicação desta Lei”, um conceito que apresenta problemas para a sua aferição, em especial devido à utilização de diferentes combustíveis pelos motores *flex*. Não existe um método universalmente aceito para tais medições – montadoras, revistas especializadas e mesmo as associações de normatização divergem em suas metodologias de teste. Além disso, embora seja possível

arbitrar uma determinada metodologia, seu resultado seria um reflexo da gama dos diversos modelos vendidos pelas montadoras em determinado momento e não teria valor de comparação com relação aos novos modelos a serem fabricados. Dessa maneira, torna-se praticamente impossível ao poder público averiguar se as montadoras estão cumprindo tal exigência.

Ademais, existem reparos a fazer no que tange à juridicidade do PLS nº 55, de 2008, em relação à Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que “dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis”. Nesse caso, o inciso II do *caput* do art. 7º da referida Lei Complementar estabelece que “a lei não conterá matéria estranha a seu objeto ou a este não vinculada por afinidade, pertinência ou conexão”. Apesar de ser possível argumentar que o resultado indireto da proposição é gerar uma redução das emissões de gás carbônico (CO₂) para a atmosfera, uma medida referente à redução do consumo de combustíveis não deveria ser inserida numa norma referente às emissões de poluentes pelos veículos automotores.

Todavia, devemos observar que, atualmente, não existe qualquer medida legal, no Brasil, que estabeleça limite para a emissão de gás carbônico pelos veículos automotores. Cumpre enfatizar que medidas legislativas com o objetivo de reduzir as emissões desse gás foram adotadas pelos países membros da União Europeia. Pela legislação europeia, as emissões de gás carbônico para os veículos de passageiros novos em 2016 deverão ser de 120 g de CO₂/km, enquanto a meta para 2020 é de 95 g de CO₂/km de emissões para os veículos de passageiros novos.

A Medida Provisória nº 563, de três de abril de 2012, criou, entre outros dispositivos, o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores – INOVAR-AUTO, que tem por objetivo fortalecer a indústria automotiva nacional e criar incentivos para que haja melhoria do conteúdo tecnológico dos veículos produzidos no País.

Segundo a Exposição de Motivos que acompanha a citada MP:

“a competição mundial nessa indústria se mostra cada dia mais condicionada ao avanço tecnológico e à eficiência produtiva. Vários são os campos onde se esperam avanços nos próximos anos, entre eles a proteção ao meio ambiente, a segurança e a eficiência energética.

A experiência internacional de políticas direcionadas à eficiência energética mostra que a introdução de um marco regulatório voltado às emissões veiculares estimulará a capacidade tecnológica das montadoras instaladas no país. A medida promoverá o aumento da eficiência veicular da frota brasileira e permitirá que a indústria automotiva nacional atenda aos atuais padrões de produção da indústria automotiva internacional. Além disso, os níveis atuais de eficiência energética de veículos produzidos no Brasil chegam a ser até 40% menores que o de veículos semelhantes comercializados na Europa e nos EUA.”

Nesse contexto, é aconselhável modificar a presente proposição no sentido de estabelecer metas de emissão de gás carbônico para veículos novos, de maneira a atender a legislação relativa à elaboração de projetos de lei e promover a redução das emissões de gases causadores do efeito estufa.

III – VOTO

Em razão do exposto, opinamos pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 55, de 2008, com as seguintes emendas:

EMENDA N° – CMA

Dê-se à ementa do Projeto de Lei do Senado nº 55, de 2008, a seguinte redação:

“Acrescenta dispositivo 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.”

EMENDA N° – CMA

Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei do Senado nº 55, de 2008, a seguinte redação:

“**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 (CO₂) será de:

I – cento e vinte gramas (120 g) de dióxido de carbono por quilômetro (CO₂/km) para os veículos leves fabricados a partir de 1º de janeiro de 2016;

II – noventa e cinco gramas (95 g) de CO₂/km para os veículos leves fabricados a partir de 1º de janeiro de 2020.’ ”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator