

FLS. N.º 01  
PROC. 6479

PROJETO DE LEI Nº 611 de 1996

Publique-se Inclua-se em  
lista por cinco sessões  
20 / 05 / 96  
RICARDO TRÍPOLI - Presidente

Autoriza o Poder Executivo a instituir o Plano de Controle da Poluição Atmosférica por Fontes Móveis nas Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo e acrescenta outras providências correlatas.

Artigo 1º - Fica o Poder Executivo autorizado a instituir o Plano de Controle da Poluição Atmosférica por Fontes Móveis nas Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo, em defesa da qualidade da vida e do meio ambiente, a ser desenvolvido e implantado em consonância com as leis.

Parágrafo Único - As regiões metropolitanas, constituídas por agrupamentos de Municípios limítrofes e mediante lei complementar segundo preceito constitucional, são objeto desta lei em razão de suas elevadas densidades demográficas, com tendência à conturbação de suas funções urbanas e regionais, exigindo planejamento integrado e ação conjunta permanente.

Artigo 2º - O Plano de Controle da Poluição Atmosférica por Fontes Móveis nas Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo envolverá ações governamentais conjuntas e integradas, nos diversos níveis de governo e secretarias, abrangendo:

I- Planos de Desenvolvimento Urbano para as Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo, de maneira a:

a) Readequar as regras de uso e ocupação do solo urbano para garantir maior diversidade de uso dos espaços das metrópoles e a quebra definitiva da setarização que apresentam;

b) Reduzir a forte tendência à concentração de indústrias, comércio e serviços em áreas centrais das metrópoles;

c) Desenvolver propostas de política habitacional que considerem a importância da polinucleação das metrópoles e de investimentos de recursos para financiamentos na recuperação de imóveis nas áreas centrais, para fins residenciais;


d) Equilibrar o adensamento populacional e de empregos com a oferta de transporte coletivo e dimensionar o sistema estrutural de grande e média capacidade, de forma a fortalecer e articular os subcentros, priorizando vias alternativas que estruturem as Regiões Metropolitanas a partir de núcleos de desenvolvimento regionalizados;

e) Planejar a implantação de equipamentos urbanos priorizando ações direcionadas à melhoria das condições de locomoção dos pedestres e à redução da sua circulação motorizada.

II - Programas Integrados de Transportes Urbanos para as Regiões Metropolitanas do Estado, de maneira a:

a) Priorizar os investimentos nos sistemas de transportes coletivos não poluentes e de alta capacidade, como ferrovia e metrô;

PROTÓCOLO

REGISTRO G. L.  
6479 de 23/09 1996  
A. tuado c 14  
Ass. 

ENTREGUE A MESA EM:

19/05/96 14:27:38 018418

b) Ampliar os programas de uso dos trolebus e dos ônibus movidos a gás natural;

c) Desenvolver programas de melhoria em traçados, sinalização e demais condições que afetem o tráfego em pontos críticos da malha regional e em locais de ocorrência constante de bloqueios e congestionamentos;

d) Estender, flexibilizar e programar horários especiais de funcionamento de atividades econômicas e eventos geradores de tráfego;

e) Atualizar e adequar as normas incidentes sobre as operações de transporte de carga, de forma a melhorar sua convivência com as demais atividades urbanas das Regiões Metropolitanas;

f) Expandir as iniciativas de implantação de terminais intermodais de carga, em áreas periféricas às de maior adensamento urbano nas Regiões Metropolitanas, priorizando as ligações aos troncos rodo-ferroviários;

g) Expandir a rede de ciclovias e instalações necessárias ao seu funcionamento;

h) Promover o desestímulo à implantação de estacionamentos localizados em áreas centrais das Regiões Metropolitanas.

III - Convênio com o Governo Federal, por meio dos órgãos competentes, para desenvolver programas de aprimoramento do controle e da melhoria da qualidade dos combustíveis produzidos ou importados para a utilização nos veículos automotores de todo Estado.

IV - Programas Permanentes de Informação, Educação e Conscientização da população sobre os fatores causadores da poluição atmosférica, específicas às condições de cada região do Estado, apresentando comportamentos alternativos e com especial atenção à rede de ensino.

V - Programa de Vistoria e Inspeção Obrigatória de Veículos em Uso para toda a frota de veículos sobre pneus registrada no Estado de São Paulo.

VI - Programa de Emergência para Restrição à Circulação de Veículos Automotores nas Regiões Metropolitanas.

Artigo 3º - Fica o Poder Executivo autorizado a implantar o Programa de Vistoria e Inspeção Obrigatória de Veículos em Uso que será de competência no âmbito da Secretaria de Estado da Segurança Pública, do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), e no âmbito da Secretaria de Estado do Meio Ambiente, da Companhia de Tecnologia e Saneamento Ambiental (CETESB), por meio da Vistoria e da Inspeção Periódica Obrigatória de Veículos, vinculadas ao sistema de registro e licenciamento anual, em consonância com as exigências das Leis Federais nº 5 108, de 21 de setembro de 1966, que instituiu o Código Nacional de Trânsito, nº 8 723, de 23 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores, bem como com as diretrizes estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) para a vistoria e a inspeção obrigatória.

§ 1º - A vistoria e a inspeção periódica serão obrigatórias para toda a frota de veículos automotores sobre pneus movidos a combustíveis convencionais ou alternativos, de duas ou mais rodas, de transporte de passageiros ou carga, particulares, de aluguel, oficiais ou de transporte coletivo urbano ou rodoviário, registrada no Estado de São Paulo, salvo para os veículos especiais, conforme as exceções previstas pelo CONTRAN e pelo CONAMA.

§ 2º - A aprovação na vistoria e na inspeção é condição prévia indispensável para o licenciamento anual dos veículos.

§ 3º - Os veículos reprovados na vistoria e/ou na inspeção estarão sujeitos às penalidades previstas na legislação de trânsito e ambiental.

Artigo 4º - A vistoria e a inspeção periódica obrigatória de segurança veicular e de emissão de poluentes serão executadas pelo DETRAN e suas Circunscrições Regionais, ou sob sua responsabilidade, quando sua capacidade instalada for insuficiente, através do credenciamento e a outorga de concessões licitadas a entidades tecnicamente capacitadas.

§ 1º - A CETESB será a responsável pela definição dos requisitos técnicos para análise e aferições das emissões de gases e ruídos.

§ 2º - A vistoria e a inspeção dar-se-ão necessariamente de forma integrada e regionalizada, de modo que em um mesmo local de inspeção sejam realizados todos os procedimentos relativos à verificação dos itens de segurança e de emissão de poluentes.

§ 3º - A vistoria e a inspeção completa anuais obrigatórias serão desenvolvidas prioritariamente na frota licenciada nos municípios pertencentes à Região Metropolitana de São Paulo.

Artigo 5º - O credenciamento e a outorga de concessão às entidades destinadas a vistoriar e inspecionar os veículos serão realizados mediante concorrência pública, conforme os requisitos estabelecidos pelo CONTRAN, CONAMA, e pela legislação federal relativa às licitações e contratos, bem como pela lei federal referente às concessões de serviços públicos, visando essencialmente evitar a formação de monopólios e oligopólios.

Parágrafo Único - Os contratos de concessão terão seu prazo fixado em sessenta meses contados a partir do início efetivo das vistorias, podendo ser prorrogados por mais vinte e quatro meses, desde que o interesse público justifique plenamente sua extensão.

Artigo 6º - As inspeções e vistorias deverão incorporar a melhor tecnologia existente para o desenvolvimento das atividades, de forma informatizada e automática, visando a evitar ao máximo a influência de julgamentos subjetivos nos resultados da inspeção.

Parágrafo Único - As inspeções e vistorias serão operadas por inspetores qualificados e certificados por instituição credenciada, conforme as exigências da legislação.

Artigo 7º - O DETRAN e a CETESB, dentro de suas respectivas competências, deverão auditar permanentemente as inspeções e vistorias para garantir a qualidade dos procedimentos e dos resultados, em condições a ser definida na regulamentação desta lei.

Artigo 8º - O DETRAN e a CETESB, dentro de suas respectivas competências, deverão publicar anualmente o Relatório das Vistorias e das Inspeções realizadas, contendo todos os dados técnicos, operacionais e econômicos relativos ao ano de exercício.

Artigo 9º - No prazo máximo de dois anos da vigência desta lei, conjuntamente com as vistorias e inspeções serão fornecidos os documentos de licenciamentos anuais e os Certificados de Registros dos veículos, emitidos pelo DETRAN de forma informatizada e imediata, estabelecendo-se um perfeito sistema de informações integradas.

Artigo 10 - Fica o Poder Executivo Autorizado a implantar o Programa de Emergência para Restrição à Circulação de Veículos Automotores nas Regiões Metropolitanas atingidas por episódios críticos de poluição de ar, através da Secretaria de Estado do Meio Ambiente, por meio de seus órgãos técnicos, e em conjunto com os municípios envolvidos.

Parágrafo Único - O quadro de pessoal designado para desenvolver o Programa de Emergência deverá ser qualificado e receber treinamento técnico adequado.

Artigo 11 - O Programa de Emergência para Restrição à Circulação de Veículos Automotores nas Regiões Metropolitanas será deflagrado pela autoridade competente a partir do dia seguinte à constatação de altos níveis de concentração da poluição do ar, com condições meteorológicas desfavoráveis à dispersão dos poluentes estejam estáveis, obedecidos os seguintes critérios:

I - Quando o poluente crítico for o monóxido de carbono, fica restrita a circulação de 50% dos veículos particulares movidos a gasolina e a álcool;

II - Quando o poluente crítico for o material particulado, a fumaça ou as partículas inaláveis, fica restrita a circulação de 50% dos veículos a diesel, exceto os ônibus;

III - Quando o poluente crítico for o ozônio, fica restrita a circulação de 50% dos veículos particulares movidos a gasolina e a álcool e 50% dos veículos a diesel, exceto ônibus;

IV - Os veículos com baixo potencial poluidor, como os movidos a gás natural ou eletricidade, deverão ser identificados e não terão sua circulação restrita.

§ 1º - A deflagração do Programa de Emergência para a Restrição à Circulação de Veículos Automotores fica condicionada somente aos casos de ultrapassagem simultânea dos Níveis de Atenção em, no mínimo, 30% das estações de monitoramento ou em caso de ultrapassagem do Nível de Alerta em uma ou mais destas estações das Regiões Metropolitanas.

§ 2º - Em caso de ultrapassagem do Nível de Emergência em pelo menos uma estação de monitoramento, toda a frota de veículo será proibida de circular, exceto os veículos de serviços essenciais definidos na regulamentação desta lei.

§ 3º - As restrições à circulação serão mantidas até que os níveis de poluição sejam normalizados.

Artigo 12 - A Secretaria de Estado do Meio Ambiente deverá publicar no Diário Oficial do Estado, até 30 dias após o término da implantação deste Programa de Emergência, relatório informativo de acompanhamento e avaliação, contendo os resultados técnicos obtidos, regionalizados e integrados, com quadros comparativos dos parâmetros utilizados, de modo a tornar claros os efeitos da ação governamental frente às metas preestabelecidas.

Artigo 13 - As penalidades decorrentes do não cumprimento das restrições impostas pelo Programa de Emergência para a Restrição à Circulação de Veículos Automotores serão definidas por lei, de dois em dois anos.

Artigo 14 - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias consignadas no orçamento vigente, suplementadas se necessário, devendo os orçamentos futuros destinarem recursos específicos para o seu fiel cumprimento.

Artigo 15 - O Poder Executivo regulamentará esta lei até 60 dias após a data da sua promulgação.

Artigo 16 - Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

JUSTIFICATIVA

A implantação de medidas estruturais que controlem a poluição atmosférica por fontes móveis nas Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo é obrigação do Poder Público, dentro de uma concepção preventiva e de forma permanente, para melhorar a qualidade de vida e evitar os momentos críticos e emergenciais, bem como minimizar o sofrimento da população.

Ao propormos um Plano de Controle da Poluição Atmosférica por Fontes Móveis nas Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo visamos a uma ação global de política ambiental, que deverá ser implantada pelo governo estadual, por meio de suas secretarias, e em parceria com os outros níveis de poder. Este Plano será composto por diversos programas essenciais para abranger os múltiplos fatores determinantes das péssimas condições atmosféricas, especialmente das regiões metropolitanas, mas incluindo também programas para o Estado como um todo.

Previstos no artigos 152/154/155/156 e 183 da Constituição Estadual de 1989, os Planejamentos Regionais para o desenvolvimento sócio-econômico e melhoria da qualidade de vida ainda não se concretizaram em leis e metas governamentais.

O Governo do Estado de São Paulo apresentou, em 1993, o "Plano Metropolitano da Grande São Paulo", com o objetivo de estabelecer diretrizes de uso e ocupação do solo nesta região e projetar perspectivas de desenvolvimento até o ano 2010. Este plano, editado pela EMPLASA (Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo), foi elaborado a partir do acúmulo de projetos e propostas desenvolvidos ao longo de vários anos, por diversas equipes técnicas das empresas e órgãos do Estado.

Embora necessite de adequações, o Plano, que ainda nem chegou a projeto de lei apresenta diversas propostas que buscam solucionar muitos dos problemas que hoje têm contribuído para a concentração de poluentes nas áreas centrais da Região Metropolitana de São Paulo. Medidas como o combate à concentração de atividades de indústria, comércio e serviços nas áreas centrais e fortalecimento dos subcentros urbanos, entre outras, estão corretas e adequadas à busca de um desenvolvimento racional e humano, que propicie uma melhor qualidade de vida para a população.

A respeito dos transportes urbanos, o artigo 158 da Constituição Estadual também prevê os Planejamentos do Transporte Coletivo Regionais, e desde 1988 os Governos Estaduais vêm desenvolvendo e aprimorando planos para a Região Metropolitana de São Paulo, através das equipes técnicas que compõem as empresas e órgãos que atuam no setor. A atual gestão, logo ao assumir o governo, acrescentou propostas ao plano anterior, Transporte SIM, e o rebatizou como Programa Integrado de Transportes Urbanos (PITU).

Esse plano propõe grandes investimentos no setor de transportes coletivos urbanos com prioridade para a ampliação dos sistemas metro-ferroviários, contendo também propostas para a construção de corredores exclusivos de ônibus e construção de obras viárias que desviem o tráfego pesado das áreas centrais da metrópole, como a conclusão das obras do anel viário metropolitano. Ele contém ainda medidas, entre outras, de controle da poluição dos veículos utilizados no transporte coletivo, mas como outros programas também não saiu do papel.

Temos ainda o Programa Operativo de Controle da Poluição do Sistema de Transportes do Estado de São Paulo, que como outros já citados estão perdidos na falta de "vontade política" dos governantes, que insistem em rasgar a Constituição de 89 e relegar ações estruturais a fatos mais atrativos para a mídia.

Entendemos que o atual governo deve empenhar-se em desenvolver, junto aos municípios envolvidos, Planos de Desenvolvimento Urbano, nos quais também se incluam propostas para o setor de transportes, para a Região Metropolitana da Grande São Paulo e para as demais Regiões Metropolitanas já constituídas ou ainda por se consolidar. Desta forma poderemos minimizar os efeitos danosos que freqüentemente ocorrem em regiões que apresentam acelerado crescimento.

Quanto às ações governamentais referentes aos combustíveis (inciso III do artigo 2º), destacamos a iniciativa de gestões junto aos órgãos competentes do Governo Federal para a viabilização da produção e da distribuição de combustíveis de melhor qualidade, em especial do óleo diesel, assim como a melhoria da fiscalização da qualidade dos combustíveis automotivos comercializados no Estado de São Paulo.

Para dar conseqüência a todas essas ações governamentais, ainda se fazem necessários um sistema de vigilância epidemiológica das doenças decorrentes de todas as formas de poluição atmosférica, bem como uma avaliação sistemática e permanente do impacto ambiental, sócio-econômico e de saúde pública causado pela poluição gerada pelo sistema de transporte e outros, comparativos aos ganhos decorrentes das ações implantadas.

Não pretendemos aqui esgotar todas as iniciativas. Estudos mais complexos poderão ser desenvolvidos pelos técnicos das secretarias dos três níveis do Poder Executivo, avançando até além das diretrizes aqui referidas, que, além dos Relatórios Anuais de Qualidade do Ar no Estado de São Paulo elaborados pela CETESB, baseou-se também em documento do Comitê Consultivo de Controle da Poluição do Sistema de Transportes do Estado de São Paulo, reunido em maio/96, contando com representantes de vinte órgãos federais, estaduais e municipais, além de cinco instituições da sociedade civil.

Já o Programa de Vistoria e Inspeção de Veículos em Uso, conhecido por IM, apresentado do artigo 3º ao 9º, estabelece no Estado de São Paulo a vistoria e a inspeção obrigatórias dos veículos em circulação, que é uma demanda antiga da sociedade brasileira e faz parte das exigências do atual Código Nacional de Trânsito (CNT), conforme Lei Federal nº 5108 de 21/09/66.

Após várias tentativas isoladas de implementação da vistoria e inspeção obrigatórias, o programa caiu em descrédito perante a opinião pública, em face da superficialidade dos procedimentos praticados e da ocorrência disseminada de fraudes.

Em 23/10/93 foi aprovada a Lei Federal nº 8723, que também prevê a implantação de programas de inspeção obrigatória de veículos em uso, visando à redução da poluição atmosférica pela frota circulante.

As inspeções realizadas em alguns países como Estados Unidos, México, França, Alemanha, Espanha, Suécia, Japão, Cingapura, já se utilizam de procedimentos automáticos e informatizados que dispensam, em grande parte dos itens verificados, o julgamento dos inspetores. Essa tecnologia, já disponível no

mercado brasileiro, incentivou as autoridades das áreas de trânsito e de meio ambiente a desenvolver as especificações técnicas e operacionais para o sistema de vistoria e inspeção obrigatórias, dentro de um padrão confiável de garantia de qualidade dos resultados e, sobretudo, de isenção na avaliação das condições mecânicas dos veículos.

O Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA) aprovou a Resolução nº 7/93 que regulamenta os procedimentos técnicos para a inspeção ambiental, bem como a Resolução nº 15/94, que criou o Plano de Controle da Poluição por Veículos em USO (PCPV), que define, para as áreas com características metropolitanas, a forma de integração entre o Estado e os Municípios para a implantação regionalizada, de forma harmoniosa, integrada e única, dos programas de inspeção vinculados ao sistema de licenciamento anual. A Resolução nº 15/94 foi substituída pela Resolução nº 18/95 do CONAMA, com pequenas alterações de forma.

Por sua vez, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) publicou, em 12/12/95, a Resolução nº 809/95, que regulamenta a vistoria e a inspeção de veículos vinculadas ao sistema de registro e licenciamento anual, incluindo a verificação dos itens de segurança e emissão de poluentes, de forma integrada, em consonância com as exigências estabelecidas no Código Nacional de Trânsito, bem como na legislação ambiental.

A decisão do CONTRAN determina a implantação da vistoria obrigatória para toda a frota circulante no território nacional a partir de janeiro de 1998, conferindo esta atribuição aos DETRAN's estaduais e suas circunscrições regionais.

O Estado do Paraná, através de seu DETRAN e de forma exemplar, já apresentou em audiência pública o conceito de implantação de seu programa de vistoria e inspeção de veículos, dividindo o Estado em seis regiões administrativas, cada uma operada de modo centralizado por empresas concessionárias distintas.

Esse conceito vai de encontro à boa prática internacional em programas similares, e é considerado pelos especialistas como a forma mais econômica, eficiente e confiável de gestão do sistema de inspeção. O mesmo modelo pluralizado foi originalmente proposto pelos especialistas da CETESB para a Região Metropolitana de São Paulo.

Este projeto de lei visa ainda a otimizar os benefícios que oferece à população, propondo que toda a documentação relativa ao licenciamento anual possa alternativamente tramitar nos próprios locais de inspeção, de forma rápida e simplificada, permitindo aos usuários, em uma única viagem, realizar a vistoria, a inspeção de segurança e de emissão dos poluentes e, ainda, sair com seu licenciamento deferido pela autoridade de trânsito.

Além da redução dos acidentes de trânsito e das emissões de poluentes, a correta manutenção dos veículos reduzirá a incidência de falhas mecânicas que resultam na obstrução das vias de tráfego, diminuindo a ocorrência de congestionamentos. É também esperada a economia de combustível em até 10%, o que torna a relação custo/benefício das inspeções bastante favorável para os proprietários de veículos. O programa proporcionará ainda o aquecimento do

mercado de reparação de veículos e peças de reposição, com a geração de cerca de 50 mil empregos diretos e indiretos em todo o Estado de São Paulo.

Ressalte-se, ainda, que o potencial de até 25% de redução na carga total de poluentes emitidos na atmosfera, durante todos os meses do ano, inerente ao programa de inspeção obrigatória, é cerca de cinco vezes superior à eficácia da atual Operação Rodízio, que foi implantada apenas durante o inverno e visou apenas a uma inexpressiva redução do monóxido de carbono.

Já o Programa de Emergência para a Restrição à Circulação de Veículos Automotores nas Regiões Metropolitanas aqui proposto deve ser utilizado apenas como instrumento de intervenção em momentos efetivamente críticos, quando os programas estruturais e preventivos falharam ou não foram suficientes para evitar a crise.

As experiências de rodízio na Cidade do México, em Santiago do Chile e em São Paulo demonstraram sua ineficácia para a redução da poluição atmosférica, principalmente em São Paulo, onde foi aplicada somente sobre os veículos particulares leves, visando apenas uma insignificante redução das emissões de monóxido de carbono (4% do total emitido na Região Metropolitana), não tendo, portanto, impacto sobre os altos índices de morbidade e mortalidade por doenças respiratórias, característicos dos períodos de inversão térmica que ocorrem com maior frequência no inverno e relacionados exclusivamente pelos altos níveis de concentração de material particulado emitido predominantemente por veículos a diesel.

Quanto ao monóxido de carbono, além de não causar sérios prejuízos à saúde pública nas concentrações e tempo de exposição atualmente ocorridas em São Paulo, suas emissões vêm apresentando tendência de diminuição nos últimos anos devido ao crescimento da parcela da frota de veículos novos com catalisador, que emitem cerca de 10 vezes menos monóxido de carbono que os mais antigos.

Segundo especialistas, a perspectiva para os próximos anos é baixar ainda mais as concentrações ambientais de monóxido de carbono em São Paulo, o que dispensa qualquer preocupação no sentido de prioridade para o controle desse poluente.

Portanto, necessário se faz adequar a legislação pertinente ao rodízio de veículos para a nova matriz de composição das concentrações de poluentes presentes na atmosfera. Nos casos de ultrapassagem simultânea dos Níveis de Atenção em, no mínimo, 30% das estações de monitoramento, ou do Nível de Alerta para qualquer poluente em pelo menos uma das estações de monitoramento numa mesma região metropolitana, e com previsão de estabilidade de condições atmosféricas desfavoráveis à sua dispersão, seja no inverno ou em qualquer outra estação do ano, caberá ao órgão controlador a deflagração imediata e coordenação do revezamento dos veículos, nas condições previstas no artigo 11, até que os níveis de concentração dos poluentes tenham atingido os valores normais. Importante ressaltar que os critérios propostos neste projeto de lei não têm ocorrido nos últimos anos, de acordo com relatórios da CETESB e que cidades como Milão, na Itália, propõem ultrapassagens mínimas da ordem de 50% para os Níveis de Atenção.



## ANEXO

Cargos em Comissão			
Denominação	Código	Quantidade	
Assessor de Subprocurador-Geral da República	DAS-102.2	6	
Assessor de Procurador Regional	DAS-102.1	64	

\* 37 cargos para completar o quadro das Procuradorias Regionais da 1ª a 5ª Regiões, criado pela Lei nº 8.404, de 8 de janeiro de 1992.

FLS. N.  
PROC. 6478

Tabela de Gratificação pela Representação de Gabinete			
Quantidade	Denominação	Código	*Valor
27	Secretário de Procurador	Oficial II	1.305.439,36

\* Valores de maio/93

Cargos Efetivos-Técnico e Auxiliar Distribuição por Área de Concentração/Orgão	PGR	Regio- nais	PRMs				Total
			1º Grupo	2º Grupo	3º Grupo	4º Grupo	
Técnico							
Processual	02	27	—	04	06	22	15
Administrativo	10	15	—	04	07	16	28
Informática	04	—	—	02	04	07	13
Saúde	05	05	—	—	10	14	—
Documentação	05	10	—	—	04	09	02
Engen./Arquit.	01	—	—	—	—	—	—
<b>Total</b>	<b>27</b>	<b>57</b>	<b>—</b>	<b>10</b>	<b>31</b>	<b>68</b>	<b>58</b>
Auxiliar							
Vigilância	—	—	—	—	—	—	—
Transporte	10	—	54	06	08	08	13
Administrativo	20	45	—	06	10	10	15
Artesanato	06	—	42	06	07	15	15
<b>Total</b>	<b>36</b>	<b>45</b>	<b>96</b>	<b>20</b>	<b>25</b>	<b>33</b>	<b>43</b>
<b>Total Geral</b>							<b>298</b>
							<b>549</b>

Col. Leis Rep. Fed. Brasil, Brasília, 185(10):2605-2622, out. 1993.

PRs — Procuradorias da República nos Estados  
 1º Grupo — SP, RJ  
 2º Grupo — MG, RS, PR, DF, SC  
 3º Grupo — RN, PE, PB, CE, GO, MS, BA  
 4º Grupo — AM, SE, ES, MA, PI, RO, PA, MT, AL, AC, TO, RR, AP.

## LEI N.º 8.722, DE 27 DE OUTUBRO DE 1993

Torna obrigatória a baixa de veículos vendidos como sucata e dá outras providências.

## O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1.º É obrigatória a baixa de veículos, vendidos ou leiloados como sucata, nos Departamentos de Trânsito, Circunscritórias Regionais de Trânsito e nos demais órgãos competentes.

Parágrafo único. Os documentos dos veículos a que se refere este artigo, bem como a parte do chassi que contém o seu número, serão obrigatoriamente recolhidos, antes da venda, aos órgãos responsáveis pela sua baixa.

Art. 2.º O Poder Executivo, ouvido o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), regulamentará esta lei no prazo de sessenta dias, contado da data de sua publicação.

Art. 3.º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4.º Revogam-se as disposições em contrário.  
 Brasília, 27 de outubro de 1993; 172.º da Independência e 105.º da República.

ITAMAR FRANCO

Maurício Corrêa

## LEI N.º 8.723, DE 28 DE OUTUBRO DE 1993

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

Col. Leis Rep. Fed. Brasil, Brasília, 185(10):2605-2622, out. 1993.

119

## 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 1º de janeiro de 1997, os limites para níveis de emissão de gases de escape 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 escape 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 e utilização de lacres nos dispositivos reguláveis do sistema de alimentação de combustível.

Col. Leis Rep. Fed. Brasil, Brasília, 185(10):2605 2, out. 1993.

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

## I — a partir de 1º 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 1º 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.

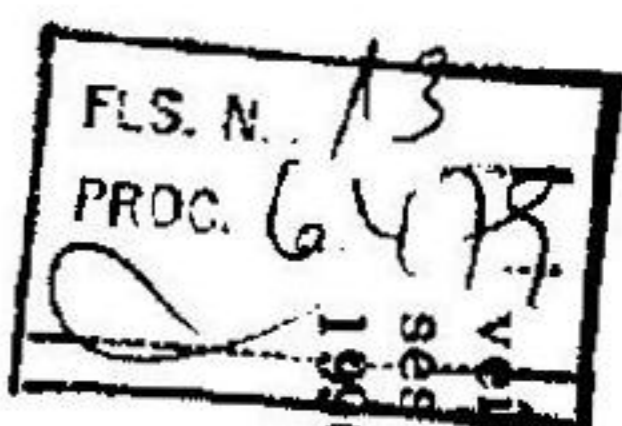
§ 6º. A partir de 1º de janeiro de 2002, a totalidade de veículos pesados do ciclo Diesel comercializados no Brasil atenderá aos mesmos limites de emissão de gases de escape definidos no § 4º, II, deste artigo.

§ 7º. Para os veículos leves do ciclo Otto fabricados a partir de 1º de janeiro de 1992, quando não derivados de automóveis e classificados como utilitários, camionetes de uso misto ou

Leis Rep. Fed. Brasil, Brasília, 185(10):2605-2622, out. 1993.

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 de ciclo Diesel fabricados a partir de 1º 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.

Art. 4º Os veículos importados ficam obrigados a atender aos mesmos limites de emissão e demais exigências estabelecidas na totalidade de suas vendas no mercado nacional.

Art. 5º Somente podem ser comercializados os modelos de veículos automotores que possuam a LCVM — Licença para Uso da Configuração de Veículos ou Motor, emitida pelo Insti-

Col. Leis Rep. Fed. Brasil, Brasília, 185(10):2605-2622, out. 1993.

tuto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

Art. 6º Os veículos e motores novos ou usados que sofrem alterações ou conversão ficam obrigados a atender aos mesmos limites e exigências previstos nesta lei, cabendo à entidade executora das modificações e ao proprietário do veículo a responsabilidade pelo atendimento às exigências ambientais em vigor.

Art. 7º Os órgãos responsáveis pela política energética, especificação, produção, distribuição e controle de qualidade de combustíveis, são obrigados a fornecer combustíveis comerciais, a partir da data de implantação dos limites fixados por esta lei, e de referência para testes de homologação, certificação e desenvolvimento, com antecedência mínima de trinta e seis meses do início de sua comercialização.

Parágrafo único. Para cumprimento desta lei, os órgãos responsáveis pela importação de combustíveis deverão permitir aos fabricantes de veículos e motores a importação de até cinquenta mil litros/ano de óleo Diesel de referência, para ensaios de emissão adequada para cada etapa, conforme as especificações constantes no anexo desta lei.

Art. 15. Os órgãos ambientais governamentais, em nível federal, estadual e municipal a partir da publicação desta lei, monitorarão a qualidade do ar atmosférico e fixarão diretrizes e programas para o seu controle, especialmente em centros urbanos com população acima de quinhentos mil habitantes e nas áreas periféricas sob influência direta dessas regiões.

Parágrafo único. As medições periódicas serão efetuadas em pontos determinados e estrategicamente situados, de modo a possibilitar a correta caracterização das condições de poluição atmosférica presentes.

Art. 16. (Vetado)

Art. 17. Esta lei entrar em vigor na data de sua publicação.

Col. Leis Rep. Fed. Brasil, Brasília, 185(10):2605-2622, out. 1993.

Art. 18. Revogam-se as disposições em contrário. Brasília, 28 de outubro de 1993; 172ª da Independência e 105ª República.

ITAMAR FRANCO  
Rubens Ricupero

O anexo está publicado no DO de 29.10.1993, pág. 16314.

LEI Nº 8.724, DE 28 DE OUTUBRO DE 1993

*Altera a Lei nº 8.631(1), de 4 de março de 1993, estabelecendo novos procedimentos nas compensações de CRC das concessionárias de serviços públicos de eletricidade.*

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º O art. 7º da Lei nº 8.631, de 4 de março de 1993, passa a vigorar com a seguinte redação:

«Art. 7º

§ 2º Os concessionários que já tiverem firmado, até 30 de junho de 1993, o contrato de suprimento, a que se refere o art. 3º desta lei, poderão transferir, à sua opção, para outros concessionários e para a Itaipu Binacional, parcelas dos seus saldos credores de CRC, acumulados até 18 de março de 1993, excluídos os efeitos da correção monetária especial a que se refere o art. 2º da Lei nº 8.200, de 28 de junho de 1991.

§ 4º Após o encontro de contas efetuado na forma do parágrafo anterior, os detentores de créditos de CRC poderão compensá-los com os seguintes ativos da União, existentes em 31 de dezembro de 1992:

a) créditos a receber de compromissos internos e externos cujas garantias foram adimplidas pela União;

(1) *Coleção das Leis*. Brasília, 185(3):547, mar. 1993.

b) créditos a receber relativos à RGR; e  
c) outros ativos, a critério do Ministério da Fazenda, vedada compensação de tributos e contribuições federais.

§ 5º Sobre o total dos créditos de CRC será considerado um redutor de 25% (vinte e cinco por cento), aplicado quando de sua efetiva utilização, incidindo tão-somente sobre a CRC formada em cada concessionária, devidamente reconhecida pelo DNAEE.

§ 6º (Vetado)

§ 7º A Eletrobrás receberá créditos de CRC de que sejam titulares concessionários de energia elétrica, para compensação de débitos vencidos relativos a contratos de financiamentos com ela celebrados, podendo utilizar tais ativos para os efeitos do que estabelecem as alíneas a e c do § 4º e para outras compensações em condições e critérios a serem estabelecidos pelo Ministério da Fazenda, ouvido o Ministério de Minas e Energia.

§ 8º Os saldos de CRC após as compensações previstas nos §§ 3º e 4º poderão ser utilizados para quitação de débitos existentes até 31 de maio de 1993, relativos ao suprimento e ao transporte de energia elétrica gerada por Itaipu Binacional e ao suprimento de eletricidade gerada por outros concessionários supridores.

§ 9º Os eventuais saldos remanescentes de CRC, após compensações autorizadas por esta lei, ou aqueles existentes em virtude de não opção nos termos dos parágrafos anteriores, poderão ser utilizados durante o período da respectiva concessão, com a redução prevista no § 5º, na forma e para os fins estabelecidos pelo Ministério da Fazenda, por proposta do Ministério de Minas e Energia, ou liquidados integralmente, ao término da concessão, de acordo com a legislação vigente.

§ 10º O Ministério da Fazenda fica autorizado a securitizar o saldo remanescente de CRC, exclusivamente após realizadas as compensações previstas nesta lei, ou quando não houver débitos compensáveis, por solicitação expressa do concessionário e com anuência prévia do Departamento