



LEGISLAÇÃO SOBRE O CONTROLE DE POLUIÇÃO CAUSADA POR MOTOCICLETAS

ILIDIA DA ASCENÇÃO GARRIDO MARTINS JURAS

Consultora Legislativa da Área XI

Meio Ambiente e Direito Ambiental, Organização Territorial, Desenvolvimento
Urbano e Regional

MARÇO/2008

NOTA TÉCNICA

© 2008 Câmara dos Deputados.

Todos os direitos reservados. Este trabalho poderá ser reproduzido ou transmitido na íntegra, desde que citadas a autora e a Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados. São vedadas a venda, a reprodução parcial e a tradução, sem autorização prévia por escrito da Câmara dos Deputados.

Este trabalho é de inteira responsabilidade de seu autor, não representando necessariamente a opinião da Câmara dos Deputados.



Câmara dos Deputados
Praça 3 Poderes
Consultoria Legislativa
Anexo III - Térreo
Brasília - DF

LEGISLAÇÃO SOBRE O CONTROLE DE POLUIÇÃO CAUSADA POR MOTOCICLETAS

Este trabalho foi elaborado com o intuito de identificar a existência de legislação que obrigue o uso de catalisadores por motocicletas e veículos similares, com vistas à redução da poluição causada por esses veículos. Em complementação, são apresentadas informações sobre os dispositivos legais em vigor sobre o controle da emissão de poluentes atmosféricos por esses veículos.

Os equipamentos obrigatórios dos veículos são previstos no art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997), que estabelece, ainda, a competência do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) para acrescentar outros equipamentos obrigatórios, assim como para disciplinar o uso desses equipamentos e determinar suas especificações técnicas.

Diz o art. 105:

“Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo Contran:

.....
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo Contran;

.....”

Em pesquisa realizada nas Resoluções do Contran que especificam os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação (Resoluções 14/1998, 34/1998, 43/1998, 44/1998, 46/1998, 87/1999, 103/1999, 129/2001 e 259/2007¹), não foi encontrada qualquer alusão ao uso de equipamentos para o controle de emissão de poluentes.

Outro dispositivo do Código de Trânsito Brasileiro que releva ser citado no que se refere ao controle de poluição é o art. 104, abaixo transcrito:

“Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo Contran para os itens de segurança e pelo Conama para emissão de gases poluentes e ruído.” (grifei)

¹ Disponíveis em <http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm>

No âmbito da legislação ambiental, deve-se mencionar que a Lei nº 6.938, de 1981, que “dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências”, inclui, entre as competências do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), a de “estabelecer, privativamente, normas e padrões nacionais de controle da poluição por veículos automotores, aeronaves e embarcações, mediante audiência dos Ministérios competentes” (art. 8º, VI).

No exercício dessas competências, o Conama editou a Resolução nº 18, de 1986, que “dispõe sobre a criação do Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores - Proconve”, e várias outras, estabelecendo limites de emissão de poluentes atmosféricos por veículos automotores novos e prazos para o atendimento desses limites. Deve ser citada, ainda, a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que “dispõe sobre a redução da emissão de poluentes por veículos automotores e dá outras providências”. Deve-se enfatizar que, nessas normas, não são fixados equipamentos a serem utilizados, mas o nível máximo de poluentes admitido. Além disso, o Proconve limitou-se aos automóveis e veículos pesados (ônibus e caminhões).

Para motocicletas (ciclomotores, motociclos e similares), foi instituído um programa específico, o Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares (Promot), por meio das Resoluções nº 297, de 26 de fevereiro de 2002, do Conama, que “estabelece os limites para emissões de gases poluentes por ciclomotores, motociclos e veículos similares novos”, complementada pela Resolução nº 342, de 25 de setembro de 2003, que “estabelece novos limites para emissões de gases poluentes por ciclomotores, motociclos e veículos similares novos, em observância à Resolução nº 297, de 26 de fevereiro de 2002, e dá outras providências”.

Na Tabela 1, são apresentados os valores máximos de emissão de gases de escapamento para ciclomotores novos, previstos na Resolução 297/2002.

FASE	MONÓXIDO DE CARBONO (CO) G/KM	HIDROCARBONETOS MAIS ÓXIDOS DE NITROGÊNIO (HC + NOX) G/KM
Janeiro de 2003	6,0	3,0
Janeiro de 2006	1,0	1,2

Na Tabela 2, são apresentados os valores máximos de emissão de gases de escapamento para motocicletas novas, previstos nas Resoluções 297/2002 e 342/2003.

	MOTOR	CO (g/Km)	HC (g/Km)	Nox (g/Km)	CO em marcha lenta (g/Km)
Jan/2003		13,0	3,0	0,3	6,0 ¹ ou 4,5 ²
Jan/2006 ³	Menor que 150 cc	5,5	1,2	0,3	
	Igual ou maior que 150 cc	5,5	1,0	0,3	
Jan/2009	Menor que 150 cc	2,0	0,8	0,15	
	Igual ou maior que 150 cc	2,0	0,3	0,15	

1. Para deslocamento volumétrico menor ou igual a 250 centímetros cúbicos.

2. Para deslocamento volumétrico maior que 250 centímetros cúbicos.

3. Para veículos derivados de três ou quatro rodas há limites específicos nesta fase, a saber: (CO = 7,0 g/km; HC = 1,5 g/km e NOx = 0,4 g/km).

Os limites acima citados tiveram por base os fixados na Comunidade Européia (Diretiva nº 97/24/EC), mas estão defasados em uma fase (três anos).

Apenas para efeito de comparação, considerando os valores médios de emissão de monóxido de carbono das configurações homologadas em 2006², obtém-se o valor de 2,3 gramas por quilômetro rodado para uma moto (menor que 150 cc) e de 0,33 gramas por quilômetro rodado para um automóvel (a gasolina). Ou seja, uma motocicleta é sete vezes mais poluente que um carro, em termos de emissão de monóxido de carbono. Para os outros gases poluentes considerados, essa proporção é de duas ou quatro vezes maior para a moto.

² Dados do Ibama (In: <http://www.ibama.gov.br/proconve/login.php>, acesso em 6/3/2008)