

A REDUÇÃO DE EMISSÃO DE POLUENTES POR VEÍCULOS AUTOMOTORES EM FACE DA LEI Nº 8.723/1993.

Felipe Luiz LICHIRGU¹
Mariane Cristina Padilha LUCIANO²

RESUMO: Este trabalho destina-se a demonstrar os delineamentos acerca da redução de emissão de poluentes por veículos automotores, quais estão dispostos na Lei nº 8.723 de 28 de Outubro de 1993. O presente estudo versa acerca dos destinatários da lei, da sua abrangência, dos cronogramas de implementação, bem como as exigências, obrigações e as responsabilidades que este ordenamento enseja. O referencial teórico da presente pesquisa é de natureza bibliográfica. Far-se-á importante a abordagem desta temática pelo fato de tratar-se, primordialmente, da preservação do Meio Ambiente, conforme dispõe a norma Constitucional.

PALAVRAS-CHAVE: Atmosférica. CONAMA. Emissão. Poluentes. Poluição. Redução. Veículos.

ABSTRACT: This work is intended to show the designs on the reduction of pollutant emissions by motor vehicles, which are prepared by Law No. 8723 of 28 October 1993. This study deals about the recipients of the law, its scope, the schedules implementation, and the requirements, obligations and responsibilities that this entails planning. The theoretical framework of this research is a bibliographical nature. Far It will be important to approach this issue by the fact that it was primarily the preservation of the environment, pursuant to constitutional rule.

KEYWORDS: Atmospheric. CONAMA. Issue. Pollutants. Pollution. Reduction. Vehicles.

INTRODUÇÃO

Preliminarmente, faz-se necessário abordar no que concerne a poluição atmosférica, bem como os principais agentes que causam tal modalidade de poluição.

Fiorillo (2009, p.252) leciona o conceito de poluição atmosférica como “a emissão de substâncias (gases e vapores) no estado sólido líquido e gasoso, causando alteração adversa ao meio ambiente, decorrente de atividade humana, resulta em poluição atmosférica.”

De maneira sintética, Fiorillo (2009, p.252) elenca que “as principais causas da poluição atmosférica são decorrentes de processos de obtenção de energia, das

¹ Aluno do curso de Direito pela Faculdades Integradas Santa Cruz de Curitiba. E-mail: flichirgu@hotmail.com

² Aluna do curso de Direito pela Faculdades Integradas Santa Cruz de Curitiba. E-mail: marilucciano@gmail.com

atividades industriais, principalmente aquelas que envolvem combustão, e dos transportes, em que recebem destaque os veículos automotores.”

Diante da assertiva, supra, é possível constatar, de fato, que os veículos automotores se converteram, no país, em expressivas fontes emissoras de poluentes atmosféricos, demandando a adoção de um conjunto de medidas de controle. Esse quadro é resultado de diferentes fatores, dos quais se destacam as crescentes taxas de urbanização, a deficiência de políticas de transporte coletivo e os incentivos à produção e ao consumo de veículos particulares, o que impulsiona o crescimento rápido da motorização individual.

Cenário parecido é notado no setor de transporte de cargas com sua logística baseada no uso de caminhões.

Portanto, no que é relativo à poluição atmosférica fomentada pelos veículos automotores, são necessários à implementação e o estímulo de determinadas medidas, quais sejam:

O incentivo e a melhoria do uso dos demais meios de transporte menos agressivos ao meio ambiente; a informação à população dos danos causáveis pela poluição atmosférica, desenvolvendo-se, desse modo, consciência ecológica; o controle de qualidade dos combustíveis; a criação de níveis de emissão de poluentes, entre outras medidas. (FIORILLO, 2009, p.252)

OS DESTINATÁRIOS DA LEI

Preliminarmente, o legislador da presente lei, objeto deste estudo, estabeleceu a quais sujeitos seriam destinados o dispositivo legal.

Consequentemente, tais destinatários encontram-se em rol taxativo, na redação do artigo 1º da Lei nº 8723/1993, in verbis:

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, óxido 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. (BRASIL. Lei nº 8.723, de 28 de Outubro de 1993.)

No entanto, a partir de uma análise da redação do texto legal, supra, em contiguidade com as lições de Machado (2009, p.552), “a lei destina-se aos fabricantes de motores, fabricantes de veículos e fabricantes de combustíveis.”

Mas no ano de 2001 fora sancionada a Lei Federal Ordinária nº 10.203/2001, que surgiu com o fito primário de autorizar os governos estaduais e municipais a estabelecer, por meio 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 (Programa Nacional de Controle de Poluição por Veículos Automotores), também ratificou as regras descritas na Lei nº 8.723 de 1993.

Portanto, Fiorillo (2009) descreve que ambas as normatizações, que se harmonizam, não só estabelecem controle sobre fabricantes de motores e veículos automotores e fabricantes de combustíveis, para os veículos comercializados em território nacional, bem como estabelecem austeros balizadores para os veículos importados, que em decorrência de força legal ficam obrigados a atender aos mesmos limites de emissão e demais exigências estabelecidas na totalidade de suas vendas no mercado nacional.

E, paralelamente, no referido dispositivo legal explicitam-se limites de emissão e prazos que esses fabricantes devem obedecer “caracterizando os limites e os prazos como ‘obrigações de fazer’, que podem ser exigidas não só pelos órgãos públicos ambientais, como pelo Poder Judiciário (Lei 7.347/85)” como, também, preceitua Machado (2009, p.552), quais serão versadas no decorrer do presente estudo.

A ABRANGÊNCIA DA LEI

Em observância a redação dada ao artigo 2º, II e ao §4º, §6º e §7º da Lei nº 8.723 de 1993 é possível constatar que o legislador fixou, de forma taxativa, os limites para níveis de emissão de gases de escapamento para veículos leves, para os veículos do ciclo Diesel e para os veículos do ciclo Otto.

Até este momento, também, é de mera constatação de que para os veículos leves, os limites de emissão de gases de escapamento são em gramas por quilômetro, havendo parâmetros para monóxido de carbono (CO), hidrocarbonetos (HC), óxido de nitrogênio (NOx), aldeídos (CHO) e partículas, bem como no caso de veículos do ciclo Diesel.

Vale ressaltar, que há, também, limite de emissão de monóxido de carbono (CO) em marcha lenta, para cada uma das três categorias veiculares, elencadas no dispositivo legal supra mencionado no início deste capítulo.

Machado (2009, p.553) preceitua que é de insofismável relevância que “a fixação dos limites de emissão por lei deu maior segurança em relação à continuidade das exigências formuladas”.

Entretanto, Machado (2009, p.553) coloca que, que “normalmente, as normas de emissão ou imissão são fixadas por resoluções do CONAMA.”

Ao mesmo tempo, Machado (2009, p.553) em contraposição diz que “não há razão de crítica na inserção dessas normas na lei em análise, pois dá uma orientação, mais estável, aos agentes da produção, aos consumidores e ao público, oriunda dos Poderes Legislativo e Executivo Federais.”

CRONOGRAMA DE IMPLEMENTAÇÃO DAS EXIGÊNCIAS PREVISTAS NA LEI PARA OS FABRICANTES DE VEÍCULOS

Para serem exequíveis as exigências previstas na Lei nº 8.723/1993:

“O legislador certamente fixou prazos que a indústria automobilística e a de combustíveis estão aptas a cumprir. Não houve imediatismo, mas também não se deixa ao acaso o cumprimento das regras. Com o ininterrupto crescimento do número de veículos nas regiões metropolitanas brasileiras, tem-se torando mais aguda a poluição do ar provocada pelo transporte individual e coletivo.” (MACHADO, 2009, p.553)

No entanto, é de mera constatação de que a inobservância, desde as exigências, dos cronogramas, previstos no dispositivo legal, origina uma situação concreta de perigo para a incolumidade humana, animal e vegetal.

Tais prazos, em consonância com o artigo 2º da Lei nº 8723 de 1993, se dão da seguinte forma:

- a) a partir de 1º de janeiro de 1996, primeira etapa dos veículos pesados do ciclo Diesel;
- b) a partir de 31 de dezembro de 1996, os veículos do ciclo Otto, fabricados a partir de 1º de janeiro de 1992;
- c) após 1º de janeiro de 1997, os veículos leves fabricados a partir dessa data; e,
- d) a partir de 1º de janeiro de 2000, a segunda etapa dos oitenta por cento dos veículos pesados do ciclo Diesel. Finalmente, a partir de 1º de janeiro de 2002 a totalidade de veículos pesados comercializados em território nacional.

No entanto, para os ônibus urbanos as etapas do artigo 2º, §4º da Lei nº8723/1993 são antecipadas de dois anos, ou seja, 1º de janeiro de 1994 e 1º de

janeiro de 1998. Vale ressaltar que, somente, são impostos aos ônibus limites de emissão quanto a monóxido de carbono, hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio, conforme disposto no artigo 2º, §5º do referido dispositivo legal.

DA LICENÇA PARA USO DA CONFIGURAÇÃO DE VEÍCULOS OU MOTOR

Dispõe o artigo 5º da Lei nº 8.723 de 1993 que “somente podem ser comercializados os modelos de veículos que possuam a LCVM-Licença para Uso da Configuração de Veículos ou Motor emitida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis-IBAMA.” (BRASIL. Lei nº 8.723, de 28 de Outubro de 1993.)

Nesta ordem é de mera constatação de que o dispositivo legal, supra, é de imediata aplicação, tendo vigência a partir da publicação da lei. (MACHADO, 2009, p.554)

Mas “a licença, entre outros requisitos, está vinculada para exigir o cumprimento dos níveis de emissão de gases de escapamento e a observância dos prazos assinalados na Lei 8723/1993.” (MACHADO, 2009, p.554)

Em continuidade, Machado (2009, p.554) adverte que “como estes dados constam, sem qualquer dúvida, na lei, eles independem de regulamentação posterior”.

Ocorre que em analogia ao que preceitua o artigo 14 da Lei nº 6938 de 1981, a responsabilidade sem culpa faz com que os fabricantes de veículos, ou quem pretender a comercialização destes, tem o dever de provar o cumprimento das exigências da Lei nº 8723 de 1993, e não o IBAMA.

Logicamente, os fabricantes não poderão comercializar veículos e propulsores desprovidos da licença do IBAMA.

Portanto, para quem comercializar veículos, e afins, sem a licença, objeto deste capítulo, sofrerá sanção administrativa, nos termos do artigo 69 do Decreto nº 6514 de 2008:

Art. 69. Importar ou comercializar veículo automotor sem Licença para Uso da Configuração de Veículos ou Motor - LCVM expedida pela autoridade competente: Multa de R\$ 1.000,00 (mil reais) a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) e correção de todas as unidades de veículo ou motor que sofrerem alterações. (BRASIL. Decreto nº 6514, de 22 de Julho de 2008)

Por fim, salienta Machado (2009, p.555) que, em contrapartida, “não é toda alteração ou conversão em veículos ou motores que caracteriza a ilicitude, mas somente aquela que tiver ou puder ter efeito danoso ao meio ambiente”.

DOS SERVIÇOS DE DIAGNÓSTICO E CONTROLE DE EMISSÕES

A Lei nº 8723, de 28 de Outubro de 1993, quanto aos serviços de diagnóstico e controle de emissões nos veículos automotores fixou um prazo, a partir da data de publicação do referido dispositivo, de 18 (dezoito) meses para as redes de assistência técnica dos fabricantes de veículos automotores, em território nacional, para disporem continuamente de equipamentos e pessoal capacitado para efetuar serviços de diagnóstico, regulação de propulsores e sistemas de emissões.

Vale ressaltar que a Lei nº 8723 de 1993 não explicitou como condição de licenciamento do veículo sua submissão à aferição de emissões.

Em contrapartida, salienta Machado (2009, p.556) que “nada obsta que o CONTRAN-Conselho Nacional de Trânsito venha a fazer tal exigência em consonância com essa lei, apoiando os esforços de redução da poluição do ar.”

Nesse sentido, a Resolução nº 6, de 1993, do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA – em seu artigo 8º estabelece que:

A vinculação dos Programas de I/M (Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso) com o sistema de licenciamento anual dos veículos deverá ser estabelecida pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, de forma que os veículos reprovados na inspeção não recebam autorização para circulação. (BRASIL, CONAMA. Resolução nº 6, de 31 de Agosto de 1993)

DAS OBRIGAÇÕES PERTINENTES AOS ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS PELOS COMBUSTÍVEIS

Além das obrigações aos fabricantes de veículos automotores, bem como a de manutenção destes, conforme já foi discutido nos capítulos anteriores, o legislador da Lei nº 8723/1993 também previu as obrigações dos órgãos responsáveis pelos combustíveis, tema deste capítulo.

No entanto, faz-se necessário a menção do que preceitua o artigo 7º da lei objeto deste estudo, in verbis:

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 cinqüenta mil litros/ano de óleo Diesel de referência, para ensaios de emissão adequada para cada etapa, conforme as especificações constantes no anexo desta lei. (BRASIL. Lei nº 8723, de 28 de Outubro de 1993)

De acordo com as lições de Machado (2009, p.555), “o controle da poluição dos veículos automotores só é possível com a prática de uma política energética que o apoie. Por isso, com a elaboração da Lei 8.723/93, o próprio Poder Executivo deixou de lado a discricionariedade e optou por vincular o comportamento da Administração direta e indireta ligada aos combustíveis.”

Neste sentido, Machado (2009, p.555), em alusão ao texto do artigo 177 da Constituição Federal de 1988, ressalta que esta “constitui o monopólio da União a refinação do petróleo nacional e estrangeiro, e a importação e exportação dos combustíveis e seus derivados”

Contudo, é evidente que constitui uma obrigação de fazer o fornecimento dos combustíveis comerciais no prazo explicitado na Lei nº 8723 de 1993.

Machado (2009, p.556) coloca que “essa obrigação pode ser invocada na ação civil pública (Lei 7.347/85), e o Poder Judiciário não estará invadindo o campo do Poder Executivo ao controlar o mérito da atividade administrativa, que, no caso, deve ser exercida com poder vinculado.”

Ocorre que o dispositivo normativo objeto deste estudo não fez, explicitamente, a relação entre os níveis de emissão de poluentes nos veículos com a qualidade dos combustíveis por eles utilizados.

Deveras, que o fornecimento de combustíveis comerciais é também obrigação dos órgãos de ‘especialização’ e de ‘controle da qualidade dos combustíveis’, diante de uma análise sistemática do artigo 7^a da presente lei.

Nesta seara, faz-se necessário salientar que:

Faz parte dos objetivos do PROCONVE-Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Resolução 18/86-CONAMA) “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”.
(MACHADO, 2009, p.556)

Acerca da temática discutida neste capítulo, é possível vislumbrar quando a mencionada Resolução nº 18 de 1986 do CONAMA estabeleceu a obrigação do Conselho Nacional de Petróleo de estabelecer e fiscalizar a isenção plena da substância chumbo tetraetila na composição da mistura etanol/gasolina, bem como no óleo Diesel, consolidar um programa, cuja finalidade de reduzir o teor de enxofre do valor de 1,3 para 0,7.

DO MONITORAMENTO DA QUALIDADE DO AR

Além de todas as metas e diretrizes que a Lei nº 8.723 de 1993 prevê para a redução de emissão de gases poluentes em veículos automotores, suscitadas nos capítulos anteriores do presente estudo, esta, também, preconiza o monitoramento da qualidade do ar.

Preceitua o artigo 15 da Lei 8723/1993 que os órgãos ambientais governamentais, a partir da publicação do referido dispositivo legal, monitorarão a qualidade do ar atmosférico e fixarão diretrizes e programas para o seu controle.

Segue infra a redação do artigo 15 da Lei nº 8723 de 1993:

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. (BRASIL. Lei nº 8723, de 28 de Outubro de 1993)

Sem mais delongas, diante do referido dispositivo normativo, Machado (2009, p.557) infere que este “estabelece um programa digno de elogios, mas se omitiu em buscar os recursos financeiros para implantação e manutenção dos equipamentos, treinamento e custeio de pessoal.”

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa se propôs, como objetivo geral, elaborar um conjunto de elementos norteadores do que concerne a Lei nº 8723, de 28 de Outubro de 1993, em face do seu objetivo principal que visa a redução de emissão de gases poluentes por veículos automotores.

Ocorre que no curso da presente pesquisa, esta não foi somente embasada no que concerne e no contexto literal da Lei nº 8723 de 1993, mas, também, do que dispõe os demais instrumentos normativos relacionados à temática do estudo, como a Carta Magna de 1988, a Lei nº 6938 de 1981 que dispõe acerca da criação da Política Nacional do Meio Ambiente, das Resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), atuando este como órgão consultivo do Sistema Nacional do Meio Ambiente, o SISNAMA, dentre as demais disposições legais acerca da temática.

Buscou, também, de certa forma esclarecer algumas divergências legais, bem como doutrinárias, acerca dos serviços de diagnóstico por parte das assistências técnicas dos fabricantes de veículos, das obrigações concernentes aos fabricantes de combustíveis destinados aos veículos automotores, dos destinatários

da lei, do conceito jurídico e etimológico, propriamente dito, de poluição atmosférica, dentre outras disposições.

No entanto, pode-se chegar à conclusão de que apesar do vasto conteúdo, em termos legais, acerca da redução da emissão de poluentes por veículos automotores, tais normas são parcialmente eficazes quanto ao quesitos de fiscalização e monitoramento de tais emissões. É evidente, que tal deficiência se dá pelo fato de os dispositivos legais, ainda, facultarem aos entes da federação – União, Estados, Municípios e Distrito Federal – tais prerrogativas sendo desde o fato de o Estado não conseguir regulamentar plenamente tais condutas e diretrizes, por falha de algum setor do Estado, ou até mesmo por interesses de grupos políticos das elites econômicas que enriquecem à custa da exploração predatória dos recursos ambientais, conforme suscitado no curso da pesquisa, acabam por, muitas das vezes, deixar à desejar ou até não colocar em prática a fiscalização, monitoramento e o controle destas emissões.

E para finalizar, cabe a importantíssima tarefa da sociedade em conjunto com os entes governamentais, órgãos reguladores, diante dos dispositivos legais, contribuir para a redução de emissão de poluentes para termos um meio ambiente preservado, culminando assim em uma qualidade digna de higiene, saúde, bem estar da sociedade.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Decreto nº 6.514, de 22 de julho de 2008**. Dispõe sobre as infrações e sanções administrativas ao meio ambiente, estabelece o processo administrativo federal para apuração destas infrações, e dá outras providências. Diário Oficial da União – 23/07/2008. Disponível em: <<http://www.planato.gov.br>>. Acesso em: 08.mai.2015.

BRASIL. **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. Diário Oficial da União – 02/09/1981. Disponível em: <<http://www.planato.gov.br>>. Acesso em: 06.mai.2015.

BRASIL. **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. Diário Oficial da União – 01/11/1993. Disponível em: <<http://www.planato.gov.br>>. Acesso em: 06.mai.2015.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente, Conselho Nacional de Meio Ambiente, CONAMA. **Resolução CONAMA nº 18**, de 6 de Maio de 1986. In: Resoluções, 1986. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br>>. Acesso em: 01.mai.2015.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente, Conselho Nacional de Meio Ambiente, CONAMA. **Resolução CONAMA nº 06**, de 1º de Outubro de 1993. In: Resoluções, 1993. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br>>. Acesso em: 01.mai.2015.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco Fiorillo. **Curso de Direito Ambiental Brasileiro**. São Paulo: Saraiva, 10. ed., 2009.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro**. São Paulo: Malheiros, 13. ed., 2009.