

O CONTRADITÓRIO DIREITO DE POLUIR NO TRÂNSITO

Ayer Barsanulfo Franco¹

RESUMO

Ninguém, a princípio, teria o direito de poluir, segundo o que reza as leis brasileiras. Mas na prática, não é o que acontece, quando o Estado permite a circulação de veículos com motores que utilizam combustíveis fósseis, um dos maiores responsáveis pela emissão de gás carbônico na atmosfera, responsável pelo efeito estufa e conseqüentemente o aquecimento global. O descarte irregular de pneus usados é outro problema da poluição gerada por veículos.

Como a tecnologia vem beneficiar a humanidade, o Estado não pode seguir na contra-mão da história, e na tentativa de mitigar os efeitos colaterais da tecnologia, ele estipula normas e tenta criar mecanismos para compensar a poluição, mas são medidas tímidas, incapazes de contornar totalmente o problema da poluição que a humanidade gera para beneficiar a si própria, causando, paradoxalmente, seu próprio malefício.

A preservação do Meio Ambiente é o tema do deste início do milênio e desafia todos os indivíduos, Governos, Empresas, Associações, Universidades, Prefeituras, todos se sensibilizam com questões ambientais, mas na prática o que é pregado quase não se cumpre.

Palavras-chave: Poluição – veículos – gás carbônico – Estado – leis.

ABSTRACT

Nobody, in principle, have the right to pollute, which states according to the Brazilian law. But in practice it is not the case, when the State allows the movement of vehicles with engines that use fossil fuels, one of the most responsible for the issue of carbon dioxide in the atmosphere, responsible for the greenhouse effect and consequent global warming. The improper disposal of used tires is another problem of pollution generated by vehicles. The technology is to benefit humanity, can not follow the rule against hand of history, and attempt to mitigate the effects of technology, it provides standards and attempts to create mechanisms to compensate for the pollution, but measures are timid, unable to completely circumvent the pollution problem that creates for the benefit of humanity itself, causing, paradoxically, its own curse. Preservation of the Environment is the theme of the beginning of this millennium and challenges all individuals, governments, companies, associations, universities, city halls, all are sensitive to environmental issues, but in practice what is preached barely meets.

¹ Graduado em Educação Física pela Universidade de Rio Verde – FESURV, Especialista em Fisiologia do Exercício Universidade de Rio Verde – FESURV, Especialista em Handebol pela Unifil-Londrina, Especializando em Gestão em Transporte e Normatização do Sistema Nacional Trânsito - FASEM/Instituto Quality, Agente Trânsito da Prefeitura Municipal de Rio Verde-GO, Instrutor Teórico e Examinador Trânsito do Detran-GO, Instrutor Trânsito do SEST/SENAT (CAPIT- 081-Rio Verde-GO).

1 INTRODUÇÃO

Numa interpretação puramente textual das leis brasileiras, ninguém, pessoa física ou jurídica, teria o direito de poluir. Vejamos o que se lê em dois de seus maiores dispositivos sobre a matéria:

- *A Constituição Federal de 1988:*

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações

1º. Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

V – Controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente. (BRASIL[a], 2006, p. 915-916).

- *Lei nº. 9.605 de 12 de fevereiro de 1998, respectivamente:*

Art. 54. Causar poluição de qualquer natureza em níveis tais que resultem ou possam resultar em danos à saúde humana, ou que provoquem a mortandade de animais ou a destruição significativa da flora:

Pena – reclusão, de um a quatro anos, e multa. (BRASIL[b], 2000, p. 17).

Percebe-se claramente que o Estado reprova o ato de poluir, estabelecendo o direito do povo de viver em um ambiente sadio e assegurando-o através de sua própria intervenção.

Mas até que ponto o Estado pode interferir na sociedade, especialmente na vida econômica, sem prejudicar justamente aqueles a quem pretende beneficiar e proteger? Como impedir totalmente as indústrias de fazer suas emissões na água e no ar, os veículos de lançarem fumaça pelo escapamento com a queima de seus motores de combustão interna, e mesmo as pessoas de produzir lixo em suas atividades diárias? Seria como ir contra a famosa lei "na natureza nada se perde, nada se cria, tudo se transforma", quer dizer, o que foi extraído da natureza e usado ou alterado, tende a voltar para ela de alguma forma.

Tudo se torna ainda mais complexo quando se analisa o interesse de Estados como o Brasil ou a Venezuela, grandes detentores exclusivos da exploração de jazidas de petróleo em seus territórios. Não seria exagero admitir que tais países têm interesse em manter a queima de combustíveis fósseis.

Ciente disso, mais uma vez, o Estado vai além em seu poder de legislar, e estipula como deve acontecer seu controle sobre as atividades humanas na natureza. O *Decreto 99.274 de 6 de junho de 1990* diz:

Art. 1º. Na execução da Política Nacional do Meio Ambiente cumpre ao Poder Público, nos seus diferentes níveis de governo:

III - manter, através de órgãos especializados da Administração Pública, o controle permanente das atividades potencial ou efetivamente poluidoras, de modo a compatibilizá-las com os critérios vigentes de proteção ambiental. (BRASIL[c], 1990)

No tocante ao trânsito de veículos, a matéria foi especificada no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), *Lei n.º. 9.503, de 23 de setembro de 1997*:

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado. (BRASIL[d], 1997)

Assim, descendo a escala das competências, chega-se finalmente à esfera municipal, na qual usaremos como exemplo o Código Ambiental do Município de Rio Verde, Estado de Goiás (*Lei N.º 5.090 / 2005*), que diz:

Art. 213 - Nenhum veículo automotor a óleo diesel poderá circular ou operar no território do Município de Rio Verde, emitindo, pelo cano de descarga, fumaça com densidade calorimétrica superior ao padrão n.º 2 da Escala de Ringelmann, ou equivalente, por mais de 5 (cinco) segundos consecutivos, exceto para partida a frio. (...)

Art. 234 – Ficam vedadas:

II - a emissão de fumaça preta acima de 20% (vinte por cento) da Escala Ringelmann, em qualquer tipo de processo de combustão, exceto durante os 2 (dois) primeiros minutos de operação, para os veículos automotores, e até 5 (cinco) minutos de operação para outros equipamentos. (RIO VERDE-GO, 2008, p. 94, 106)

Estes dispositivos legais representam o esforço do poder público em coibir a poluição provocada por veículos automotores de combustão interna, mas o seu resultado é tímido, quando não inexistente, face a omissão do poder executivo e o desinteresse dos cidadãos em cumprir o que é previsto em lei para minimizar o impacto que os motores de seus veículos provocam à natureza e à sua própria saúde.

2 A poluição por veículos: um problema antigo

A poluição por gás carbônico é um problema enfrentado pela humanidade desde o surgimento da tecnologia da máquina à vapor, inventada por Thomas Newcomen em 1712, inaugurando, logo em seguida, a era dos meios de transporte movidos por caldeiras a vapor. Pouco tempo depois, em 1885, Gottlieb Daimler e Karl Benz criariam o automóvel, que foi continuamente aperfeiçoado até os dias atuais, sem, contudo, abandonar o princípio do motor de combustão interna movido por combustíveis fósseis, que emitem gás carbônico (CO₂), gás tóxico que provoca o efeito estufa e o tão temido aquecimento global.

Segundo informações do site Sua Pesquisa (2008), o gás carbônico produzido pela queima de gasolina e diesel é responsável por cerca de 50% do efeito estufa, que é o acúmulo de poluentes na atmosfera que forma uma camada de difícil dispersão, que por sua vez impede a saída de calor da atmosfera, provocando um aumento na temperatura normal do planeta, o aquecimento global, o qual a médio e longo prazo, pode provocar uma série de catástrofes ambientais, como o aumento do nível dos oceanos, crescimento e surgimento de desertos, aumento de furacões, tufões e ciclones, e ondas de calor principalmente em países mais frios, capazes de matar idosos e crianças.

Como danos imediatos, a queima de gás carbônico nas ruas pode provocar irritação nos olhos, alergias e doenças respiratórias, principalmente em pessoas mais expostas ao trânsito, como motoristas de ônibus, taxistas, agentes de trânsito, garis, entre outros. Segundo Celso Luciano Araújo, mestre em Química Analítica com ênfase em Meio Ambiente, apesar de haverem poucos estudos sobre o impacto da poluição na saúde, "(...) sabemos que, com o passar do tempo, os gases aspirados vão reduzindo a elasticidade do pulmão, podendo provocar enfisema e até a morte" (CUNHA, 2006, p. 03).

É evidente que o Estado assume o risco da poluição, especialmente ao permitir a circulação de veículos que emitem gás carbônico, considerando os limites aceitáveis para preservar o equilíbrio ecológico e a saúde humana. Mas estes limites estariam mesmo sob controle?

O Código de Trânsito prevê que os motoristas devem anualmente submeter seus veículos à inspeção para verificar o nível de emissão de poluentes, mas tal medida tem sido adotada em apenas algumas cidades, diante das dificuldades em aplicar a norma. Existe ainda a questão dos custos, os proprietários de veículos não se acham no dever de arcar com as despesas de uma imposição do Estado, ignorando que ele o faz para o seu bem. Considerando-se a arrecadação dos órgãos públicos incumbidos de zelar do trânsito, captada na forma de multas e outros recursos do erário, não seria mesmo razoável que o cidadão pague por tal serviço, a menos que sua taxa fosse mínima, para cobrir os custos. Por outro lado, um cidadão que se permite trafegar com o veículo emitindo poluentes acima do nível tolerável, deveria ser exemplarmente penalizado, visto que está abusando do risco que o Estado permitiu em deixá-lo utilizar uma máquina efetivamente poluidora.

Questão semelhante encontra-se presente no descarte de pneus utilizados nos veículos. A Resolução nº. 258 de 26 de agosto de 1999 do Conselho Nacional de Meio Ambiente determina em seu artigo 1º:

As empresas fabricantes e as importadoras de pneumáticos ficam obrigadas a coletar e dar destinação final, ambientalmente adequada, aos pneus inservíveis existentes no

território nacional, na proporção definida nesta Resolução relativamente às quantidades fabricadas e/ou importadas. (CONAMA, 1999).

A proposta seria reaproveitar sua borracha como matéria-prima para a pavimentação, por exemplo, de forma gradual a partir da vigência do ato. O que se tem observado na prática, contudo, é que esta medida não foi suficiente para evitar ostensivamente que pneus fossem descartados de forma indevida, ou para serem reciclados em escala expressiva. Isso é mais uma prova concreta do esforço que o Estado faz para minimizar os riscos de poluição assumidos através da normatização, mas que malogra no terreno da prática, pois não são seguidas à risca pelos cidadãos, os quais se aproveitam da frouxidão da vigilância para fazerem o que deveriam fazer naturalmente para seu próprio bem-estar.

3 Alternativas além do Estado e da legislação

Da mesma forma que os cidadãos são beneficiados por poderem usufruir de seu direito de ir e vir com o conforto proporcionado pelos veículos automotores, em contrapartida, precisam aceitar as restrições impostas pelo Estado, na tentativa de controlar seu uso como atividade efetivamente poluidora. O caso concreto mais comum destas restrições ocorre nas grandes metrópoles na forma do rodízio de automóveis, uma medida que não apenas diminui a poluição atmosférica, como também diminui o congestionamento nas vias urbanas.

As restrições se reproduzem também em escala mundial para tentar administrar os riscos advindos da industrialização e da tecnologia, já que seus patronatos logicamente não têm interesse em desacelerar sua marcha e reduzir seus lucros. O maior exemplo é o Protocolo de Kyoto, acertado em 1997 por 141 países durante a Convenção-Quadro das Nações Unidas para Mudanças Climáticas, realizada em Kyoto, Japão. De acordo com Santos (2005, p. 04), trata-se de um dispositivo do Direito Internacional que tem como objetivo fazerem os países reduzirem suas emissões de gases poluentes em 5,2% entre 2008 e 2012, tomando como base para a diminuição o ano de 1990. A redução se processará na forma da criação de certificados de redução de emissão (CERs), ou créditos de carbono, que poderão ser negociados entre os países aderidos ao protocolo. Por exemplo, o Brasil, um país em desenvolvimento, não tem obrigação em reduzir suas emissões, e pode vender créditos a países de primeiro mundo altamente industrializados, na forma de áreas protegidas ou reflorestadas e fontes renováveis de energia.

Outra tentativa aconteceu no bloco europeu, no dia 07 de fevereiro de 2007, quando a Comissão Européia propôs a adoção de uma lei que obrigassem os países da União Européia, onde o trânsito das estradas foi o responsável pelo aumento dos gases do efeito estufa em 26%

entre 1990 e 2004, a reduzirem as emissões de gás carbônico em 25% nos carros novos a partir de 2012 (UOL NEWS, 2008).

Mas as medidas para controlar as emissões de gás carbônico não existem apenas na forma de diplomas legais.

Uma das alternativas para resolver o impasse da poluição dos motores de combustão são os biocombustíveis, ou seja, combustíveis produzidos a partir da extração do óleo de plantas leguminosas ou de processos de destilação de gramíneas, como é o caso do álcool, cuja queima não gera gases nocivos. Embora seja uma alternativa tecnológica, a intervenção do Estado ainda se faz útil para obrigar seu uso, como no Brasil, onde é obrigatória a adição de 3% de biodiesel no diesel convencional, por meio da Resolução do Conselho Nacional de Política Energética n.º 2, de 13 de março de 2008 (CNPE, 2008).

Existe também a esperança da fabricação de veículos movidos a fontes alternativas de energias, cujos protótipos têm sido desenvolvidos em vários lugares do mundo, e aguardam a viabilização econômica para começarem a ser fabricados em linha, o que já vem a ser realidade em alguns países. É o caso do Toyota Prius, que usa tecnologia híbrida, ou seja, é movido a gasolina e bateria elétrica, é o mais vendido nos Estados Unidos. O carro elétrico já está sendo testado nas ruas das Filipinas. Carros movidos a GPL (gás de petróleo liquefeito) e GNV (gás natural veicular) já são bastante comercializados no Brasil. A fabricação de modelos movidos a célula de hidrogênio é improvável antes de 20 anos (AFP, 2008). No entanto, esta virada tecnológica certamente trará novos impasses: como sucatear de repente milhões ou bilhões de veículos movidos a petróleo por novos modelos não poluentes? Qual destinação dar aos modelos descartados?

Ao que parece, a tecnologia sempre gera um círculo vicioso de poluição. É a lei de conservação de massa. Mas é preciso criar formas conscientes e de menor impacto de se manipular a matéria.

Conclusão

A solução para o problema da poluição por veículos automotores não se encontra somente no poder de regulação do Estado. Carros e demais veículos são um mal necessário na modernidade e sua ordem econômica, e o Estado, em sua tentativa de controlar os riscos que geram, é também um mal necessário, é o resultado de um processo evolutivo da sociedade humana que não pára.

Uma vez assumido o risco de poluir, o Estado não deve, contudo, agir de forma arbitrária, repassando aos cidadãos todo o ônus das inovações que se fazem necessárias para administrar problemas como a emissão de CO₂ e o descarte de pneus velhos. Da mesma

forma que ele determinou normas para o uso destas tecnologias, deve também determinar meios de reduzir seu risco, financiados com o próprio dinheiro arrecadado precisamente da tributação sobre a produção e comercialização das mesmas.

Mas, acima de tudo, é preciso considerar a parte à qual são repassados os riscos, os cidadãos e motoristas, os quais conscientes das conseqüências, devem se comprometer de todas formas possíveis para evitar a poluição, respeitando a legislação do país sobre a poluição; aderindo a campanhas públicas e privadas contra a poluição; e adotando, tanto quanto possível, tecnologias de baixo impacto ambiental, ou todos serão responsáveis pela “falência” gradativa da civilização.

REFERÊNCIAS

AFP. **Conheça os carros movidos a energias alternativas.** Disponível em: Acesso em: 01 de ago. de 2008.

BRASIL[a]. **Código Civil e Constituição Federal.** 12.ed. São Paulo: Saraiva, 2006.

_____[b]. **Lei da vida: a lei dos crimes ambientais.** Brasília: Ministério do Meio Ambiente, 1999.

_____[c]. **Decreto 99.274 de 6 de junho de 1990.** Disponível em:
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/Antigos/D99274.htm. Acesso em: 01 ago. 2008.

_____[d]. **LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.** Disponível em:
<http://www.denatran.gov.br/ctb.htm>. Acesso em: 01 ago. 2008.

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – CONAMA. **Resolução nº. 258 de 26 de agosto de 1999.** Disponível em:
<http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res99/res25899.html>. Acesso em: 01 ago. 2008.

CONSELHO NACIONAL DE POLÍTICA ENERGÉTICA – CNPE. **Resolução nº. 2 de 13 de março de 2008.** Disponível em:
www.mme.gov.br/download.do?attachmentId=13709&download. Acesso em: 01 ago. 2008.

CUNHA, Rosane Rodrigues. Frota de veículos aumenta a poluição do ar. **O Popular**, Cidades, Goiânia, n. 19.285, 21 out. 2006, p. 03.

RIO VERDE-GO. **Lei 5.090 de 2005.** Disponível em: www.rioverdegoias.com.br. Acesso em: 28 jul. 2008.

SANTOS, Sidney dos. **Crédito de Carbono?** Folha da Cidade, Rio Verde, 10 a 16 mai. 2005, p. 04.

SUA PESQUISA. **Aquecimento Global.** Disponível em:
http://www.suapesquisa.com/geografia/aquecimento_global.htm. Acesso em: 01 ago. 2008.

UOL NEWS. **Comissão Européia propõe redução obrigatória de 25% do CO2 emitido por carros.** Disponível em: www.uol.com.br. Acesso em: 01 ago. 2008.