

RELATÓRIO SÍNTESE DOS RESULTADOS DA OFICINA: PROGRAMA DE INSPEÇÃO E MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS EM USO – I/M

Aos 16 de junho deste, na sede da Confederação Nacional do Transporte, CNT, realizou-se um encontro técnico com o objetivo de colher subsídios para o aperfeiçoamento da proposta de resolução que visa à implementação da inspeção e manutenção de veículos automotores em uso no território nacional, encaminhada pelo Ministério de Meio Ambiente - MMA, para aprovação no Conselho Nacional do Meio Ambiente – Conama, em regime de urgência. Esse encontro contou com a aprovação e o apoio do Ministério do Meio Ambiente e da Câmara Técnica de Controle e Qualidade - CTCQA do Conselho. Participaram desse encontro, técnicos especialistas no tema, secretários de estado e municipais de meio ambiente, membros da CTCQA e do Conama e demais lideranças do setor de transporte e do meio ambiente.

De acordo com as falas de abertura que sintetizam os objetivos do encontro, a CNT exaltou a legitimidade do Conama para tratar o tema, entretanto chamou a atenção da necessidade de que a proposta de resolução precisa ser discutida de maneira cuidadosa, portanto em tempo adequado, para que ela possa ter a eficácia desejada. O presidente da CTCQA, Volney Zanardi ressaltou que a proposta necessita ser construída com consistência técnica ao mesmo tempo em que deva apresentar uma estratégia de implementação que traduza uma articulação entre os diversos atores, além de explicitar um foco de atuação, considerando a abrangência nacional. Nesse particular destacou a necessidade de ouvir os diversos agentes envolvidos com o tema.

De acordo com a programação, em um primeiro momento, foram apresentadas as experiências do município de São Paulo e do Estado do Rio de Janeiro, além da vivência da CNT no tema, por meio do seu Programa Ambiental do Transporte, o DESPOLUIR.

Das apresentações desse primeiro momento destacam-se:

1- CNT

- a. 60% do transporte de carga nacional se concentra no modal rodoviário
- b. 600 mil veículos têm mais de 20 anos, de acordo com a ANTT
- c. 270 mil veículos têm mais de 30 anos
- d. 88% dos veículos com mais de 30 anos são de caminhoneiros autônomos – dificuldade financeira e de acesso a créditos para a troca dos seus veículos
- e. Qualidade do ar, portanto, está associada à necessidade de um programa público de renovação de frota com sucateamento dos veículos velhos
 - i. Retirada de 50 mil veículos/ano em 13 anos acabaria com os de 30 anos
 - ii. Necessidade de implementação urgente de um programa de renovação de frota
- f. O DESPOLUIR tem 62 unidades móveis e atende apenas os veículos do ciclo diesel
- g. Os dados são armazenados e tratados em um banco de dados
- h. Foram 147 mil aferições em um ano e meio de trabalho
- i. O índice de reprovação é 21% (ônibus e caminhões)
- j. Considerando a frota atual, 21% de reprovação significaria a reprovação de 334 mil ônibus e caminhões
- k. A idade da frota tem uma relação direta com o índice de reprovação
- l. Veículos com mais de 10 anos apresentam índice de reprovação em torno de 40 %
- m. Há dificuldades técnicas de aferição por conta da correta identificação dos valores de referência (valor de porta) informados pelos fabricantes devido a divergência dos valores informados na etiqueta de porta, manual e no site do fabricante
- n. Há dificuldade na identificação do tipo de motor que equipa determinados modelos de veículos
- o. Necessidade da revisão da metodologia estabelecida na NBR. 13037

2- São Paulo

- a. Frota de 6,4 milhões, portanto único município com frota suficiente para, sozinho, implantar o Programa de I/M
- b. Base legal – a partir das resoluções do Conama foi aprovado arcabouço legal específico (leis e decretos)
- c. Valor da tarifa R\$52,73, reembolsável em caso de aprovação
- d. Serviço feito por uma concessionária, CONTROLAR, em um processo de licitação feito pelo município
- e. Serviço de inspeção associado com o processo de licenciamento do DETRAN
 - i. Um prazo específico de antecedência do vencimento da licença, de acordo com os finais de placa, os veículos são convocados para a inspeção
- f. O serviço é suportado por uma robusta e cara tecnologia da informação
 - i. Muito recurso investido para a elaboração e calibração do modelo

- ii. Há uma comunicação em rede com o DETRAN
- iii. Algumas informações são em tempo real
- g. Montagem de uma estrutura adequada para a inspeção – 10 centros, projeção para 16, capacidade de aferição de 7,5 mil/dia
 - i. Estrutura física robusta e cara
 - ii. Equipe técnica especializada
- h. Maiores problemas
 - i. Moto – devido à irregularidade - + 50% ilegal
 - a. Ausência de limites de emissão específicos para motocicletas
 - ii. Diesel – 30% de adesão – também relacionado a ilegalidade
 - iii. Já nos ônibus a diesel a adesão é de 70%
 - iv. Reprovação de 25% dos veículos diesel
 - v. Metodologia posta – adequada para homologação inadequada para inspeção – precisa ser revista
 - vi. Dificuldades com a variedade dos valores de porta, site e manual, advindos dos fabricantes (há acertos entre o fabricante e a CONTROLAR que já contornaram o problema)
- i. Implantação de um serviço de controle remoto para flagrantes instantâneos com medição de CO; HC e NOX (apenas para ciclo otto)
- j. Não implementarão inspeção de ruído mas estão estudando uma norma factível (Em verdade, estuda-se mais a alteração da norma de ruído do que propriamente a metodologia de se fazer os ensaios, mas de fato a metodologia do ensaio a ser proposta encontra-se em estudo de viabilidade)

3- Rio de Janeiro

- a. Programa implantado desde 1997
- b. Executado pelo DETRAN – O órgão ambiental do Estado dá o suporte técnico
- c. Base legal – a partir das resoluções do Conama foi aprovado arcabouço legal específico (leis e decretos)
- d. Inspeção feita durante o processo de licenciamento
- e. Implementado em duas fases: primeiro uma educativa, depois uma fase obrigatória
- f. É feita uma vistoria de segurança primeiro, depois segue-se a vistoria de gases poluentes (a inspeção de segurança não reprova o veículo – é realizada apenas para os voluntários)
- g. Taxa R\$82,00 – O órgão ambiental recebe 10% para manter a rede de monitoramento da qualidade do ar
- h. São 22 postos estão instalados na Região Metropolitana do Rio de Janeiro e 49 em todo o estado
- i. A inspeção exige uma estrutura complexa, muito espaço e cara
- j. O serviço é objeto de auditorias freqüentes – recebe selo do INMETRO
- k. Inspeção de ruído – muito complicada, sem regras de acordo com a norma (em verdade regras há: ocorre que o que a norma determina para se fazer uma medição de ruído é impraticável – deve ser em campo aberto, com pavimentação que não produza ruído elevado com os pneus, a velocidade do vento deve ser menor que 5m/s no momento de realização do teste, o ruído de fundo não pode passar de um determinado valor estipulado, etc)
- l. Resultados – na faixa de 20% a 30% de reprovação
- m. Maiores problemas
 - i. Metodologia de medição – boa para homologação e inadequada para inspeção
 - 1. revisão de limites
 - 2. apenas 4% é reprovado em HC
 - 3. revisão da Resolução Conama n.º07
 - ii. Dificuldades com a variedade de valores de porta, site e manual do fabricante
- n. Necessidade de se ter uma melhoria contínua tecnológica dos órgãos que fazem a inspeção para acompanhar os avanços tecnológicos dos fabricantes de veículos
- o. A importância de programas auxiliares como o DESPOLUIR

4- Debates

- a. Apontado problemas relacionados a qualidade dos sensores de rotação do motor atualmente encontrados no mercado utilizados na realização das aferições
- b. Dificuldades na identificação dos veículos quando se faz um trabalho em tempo real, flagrante (valor de porta x valor real)
- c. Problemas na normatização da inspeção de ruído. A especificação do Conama tem que ser revista. Talvez não deva ser colocado na resolução neste momento, pois não há normatização adequada. Não há necessidade de se universalizar teste de ruído.

- d. Dificuldades de certezas técnicas quando a aceleração feita pelo próprio dono (em São Paulo é feita por técnicos especializados)
- e. O que fazer, como agir quando o veículo novo apresenta inconformidades (não é o caso de manutenção). Faixa de 1% de reprovação. Encaminhamento adequado, comunicar com os agentes do processo de homologação
- f. Dificuldades de se manter a aceleração a 2500 rpm com modelos eletrônicos de veículos do ciclo Otto
- g. Questiona-se se a I/M realmente reflete-se como adequada para a melhoria da qualidade do ar. Há uma correlação demonstrável? A poluição advém do excesso de veículos ou de 20% a 30% de veículos desregulados?
- h. Como correlacionar a melhoria da qualidade do ar com a frota local que recebe a inspeção e a frota circulante que não recebe inspeção (frota oriunda de outros municípios e outros estados)?
- i. Como fazer a correlação entre os resultados do I/M e a melhoria da qualidade do ar?
- j. O I/M não dá resultados sozinhos, deve ser um componente de um programa maior – parte de um todo
- k. A metodologia está voltada para veículos ciclo otto carburados e não para eletrônicos. Qual deve ser a metodologia para o perfil da frota nacional?
- l. Qual deve ser a frota alvo? Se frota nova, pergunta-se: 2% justifica tamanho investimento em I/M? Se frota mais antiga, pergunta-se: o que fazer com os veículos reprovados e que não têm melhora com manutenção pela antiguidade? Serão empurrados para ilegalidade? Qual a correlação dos resultados do I/M e o problema social resultante?
- m. Como fazer a inspeção para os veículos flex? Com os dois combustíveis? (acho que isso já está superado, pois se faz a aferição com qualquer mistura dos combustíveis - álcool ou gasolina. O que ocorre é que quando o veículo for movido também a gás natural, este deve fazer dois ensaios – o de álcool/gasolina e o de GNV)

No segundo momento do encontro foi apresentada pela Secretária Nacional de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental do Ministério do Meio Ambiente a proposta de resolução posta pelo MMA para discussão no âmbito da CTCQA. Após sua apresentação, foi montada uma mesa de debates com representantes da CNT, representantes dos órgãos ambientais de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais (considerando os três estados com maior frota), além do presidente da CTCQA, Volney Zarnadi. Houve também debate com a platéia participante.

Da apresentação da Secretária Suzana Kahn e dos debates subsequentes, são destacados os pontos a seguir.

1- MMA

- a. Importância dessa resolução para a política de meio ambiente proposta pelo MMA
 - i. Enfoca o viés técnico
 - ii. Compõem o Plano Nacional de Qualidade do Ar
 - iii. Parte integrante do Plano Nacional sobre Mudança do Clima
 - 1. Programa muito bem recebido internacionalmente
 - 2. Em Copenhague se faz necessário apresentar resultados advindos da implementação do Plano, e esta resolução compõe um dos resultados
 - 3. O Plano foi muito criticado por não atacar de frente e objetivamente a poluição advinda do setor de transporte
 - 4. A resolução é uma demonstração de que algo está sendo feito nesse tema, pois ataca a questão do clima e da qualidade do ar ao mesmo tempo.
 - 5. Há também a proposta de se implementar um programa de Renovação de Frota
 - iv. O tema não é novo
 - 1. Regulamentado pelo Conama desde a década de 90
 - 2. Já foi tratado no Código de Trânsito
 - 3. Existe em tramitação no Congresso desde 2001 o PL 5.979 e não dá mais para aguardar sua aprovação.
 - v. A Resolução proposta integra um rol de ações expressa na Portaria MMA n.º 038, de 27 de janeiro de 2009:
 - 1. Revisar as Resoluções Conama sobre I/M
 - 2. Propor estratégias e ações para a implantação do I/M
 - 3. Avaliar a implantação conjunta I/M e segurança veicular
 - 4. Planejar as atividades de divulgação do I/M
 - 5. Promover a articulação com organizações públicas e privadas sobre o tema controle de emissão de gases poluentes e ruídos.
 - vi. Da Portaria 038 que criou um GT, cujo resultado foi a proposta de Resolução apresentada.
 - 1. O GT foi formado por: SMCQ – MM; IBAMA; DENATRAN; ABEMA; ANAMA; IEMA; IPT; COPPE; INMETRO; CNT

- vii. A Resolução – principais tópicos
 - 1. Prazo de implantação dado aos estados: 12 meses
 - 2. Responsabilidade de execução: órgãos estaduais e municipais de meio ambiente
 - 3. Prioridade de implantação: Regiões metropolitanas e municípios que não atendam aos padrões de qualidade do ar
 - 4. Estabelece Plano de Controle da Poluição por Veículos em Uso: cronograma de implantação com base nos resultados de monitoramento da qualidade do ar; estabelecimento de condições de controle para veículos oriundos de outros municípios sem I/M
 - 5. Limites de emissão e procedimentos de inspeção: veículos leves – CO e HC; veículos pesados – opacidade; motocicletas – CO e HC; extensores de escapamento e de sondas para medição em motocicletas.
 - 6. Impõe a adoção de Sistema de qualidade; Sistemas de Informação (TI); Relatórios Anuais.
- viii. Cronograma de trabalho proposto
 - 1. Apreciação da minuta pelo GT – foi em 08 de abril
 - 2. Pedido de urgência – aprovado pelo Conama em 15 de abril
 - 3. Apresentação na CTCQA – foi em 18 e 19 de maio
 - 4. Aprovação na CTCQA – previsto para a reunião de 01 e 02 de junho
 - 5. Aprovação no Conama – previsto para a Plenária de 23 e 24 de julho.

2- Debate com os representantes da CNT

- a. A CNT apóia o programa de I/M, tanto assim que implementou um programa voluntário no âmbito do DESPOLUIR
- b. Entende, entretanto, que a renovação da frota é a principal ação para a melhoria efetiva da qualidade do ar
- c. Os caminhões novos podem e fazem longas distâncias, são os caminhões velhos que circulam nos grandes centros, portanto em áreas já saturadas
- d. Cuidados quanto aos riscos de aumento de custo para o transportador com reflexos no frete e no produto para toda a sociedade
- e. Dificuldade econômica do autônomo para a renovação e manutenção do veículo com mais de 10 anos.
- f. Necessidade de universalização. Se cada município/estado fizer a sua maneira vamos caminhar para o que é hoje o absurdo das licenças para transporte de cargas perigosas, para a qual o caminhoneiro é obrigado a ter uma licença em cada município de entrada (destacou o exemplo de uma rota onde são gastos com carimbos – fora tempo, etc. – R\$ 270,00).
- g. Padronização da taxa e da licença é necessária
- h. O tema é complexo e deve, portanto ter mais tempo para ser discutido em um GT formado no âmbito da CTCQA
- i. Não se pode desassociar um programa de I/M de um robusto programa de controle de qualidade dos combustíveis, especialmente o diesel, bem como um programa sério de melhoria da infraestrutura
- j. Qual a ação prevista para os veículos reprovados? Necessidade de estabelecer sanções claras e unificadas para todo o país para os veículos reprovados. Destacou que no Despoluir que o Programa de adesão voluntária da CNT - portanto transportadores cuidadosos e conscientes - reprovam 21% dos veículos
- k. A CNT tem estrutura e pode apoiar um programa de capacitação em I/M
- l. Sobre a proposta de Resolução mais especificamente:
 - i. Estar conciliada com o plano nacional de renovação de frota
 - ii. Definir um escalonamento nacional da frota alvo, especialmente para os veículos pesados
 - iii. Prever que a I/M realizada em qualquer município/estado terá validade em todo território nacional
 - iv. Definir condições de circulação para veículos licenciados em municípios não abrangidos pelo I/M
 - v. Padronizar a taxa em nível nacional
 - vi. Redefinir a metodologia de aferição existente para uma mais adequada aos ensaios realizados
 - vii. Instituir um banco de dados dos valores de porta oficial, confiável e de fácil acesso.
 - viii. Definir sanções/multas ambientais por instrumento legal adequado

3- Debate com os representantes da CETESB, INEA e FEAM

- a. Concorda que renovação da frota é um programa urgente
- b. O I/M traz inúmeros benefícios, além da melhoria da qualidade do ar.
 - i. Economiza combustível em até 5%
 - ii. Fortalece a legalização da frota
 - iii. Organiza a frota
 - iv. Estabelece maior segurança para os veículos
- c. A resolução deveria priorizar o PCPV apresentando um termo de referência básico
- d. Considera-se o prazo de 12 meses inaplicável
- e. Vincular com os resultados de uma rede de monitoramento pode inviabilizar a implantação. Ao invés de vincular a padrões, vincular à qualidade do ar
- f. Vincular com sistema de qualidade pode ser um entrave
- g. Deixar a questão do nível de competência em aberto.
- h. Não pode haver duplicação de jurisdição
- i. Reforça a necessidade da exigência de auditorias
- j. O I/M deve ser vinculado ao licenciamento dos veículos
- k. Deve ser priorizada uma frota alvo – diesel e motos
- l. Reforçam-se as dificuldades na relação entre o órgão ambiental e os órgãos de trânsito
- m. Considera-se essencial a vinculação da inspeção de poluentes e de segurança. Apresentam-se os graves riscos de se fazer elevados investimentos duas vezes.
- n. A resolução proposta não apresenta conteúdo capaz de solucionar os problemas que impediram os demais estados e municípios de implementarem o I/M
- o. A qualidade do diesel é importante e deve ser tratada como um componente de todo um programa de qualidade do ar, mas não na resolução de I/M
- p. É importante e urgente implementar um programa de I/M. A primeira resolução é de 1993, portanto não há mais o que esperar.

4- Debate com o público participante

- a. Embora haja a resolução do CONTRAN (Res. 84/98) considera-se que o fórum adequado é o Conselho e Meio Ambiente
- b. Deve ter validade nacional. Evitar os absurdos da licença para transporte de carga perigosa
- c. Unificação de tarifa deve ser analisada com calma por conta da diversidade do país
- d. Foi questionada a participação dos órgãos mencionados no GT da portaria n.º38. Muitos ali citados não foram sequer convocados e a CNT foi convocada para uma única reunião com apenas 24 horas de antecedência
- e. Retoma-se a reflexão se estamos propondo a ação correta para a melhoria da qualidade do ar. Temor de se criar um aparato administrativo caro e de poucos resultados
- f. Reforça-se a necessidade de se estabelecer uma solução para os veículos velhos reprovados
- g. Verifica-se a necessidade da resolução apresentar uma base mínima para o estabelecimento de um banco de dados adequado
- h. Questiona-se sobre a legalidade de uma resolução estabelecer competência de execução – Se órgão ambiental, se municipal, se estadual
- i. Questiona-se se essa resolução terá mesmo a eficácia de implementação nos demais estados e municípios e se agrega valor às já existentes
- j. Foi feita uma reflexão sobre fixação e variedade de taxas no território nacional
- k. Insistiu-se na reflexão de se fazer I/M junto com o controle da segurança. Pode ser que implique em duas concessionárias diferentes se for feito em tempo diferenciado
- l. Fez-se uma proposta de que a Resolução fosse dividida em duas partes.
 - i. Uma primeira trataria de consolidar e atualizar todas as resoluções sobre o tema. Facilitando a consulta e aplicação das regras. Essa, talvez possível de ser aprovada no tempo proposto pelo MMA
 - ii. Um segunda, para uma discussão mais cuidadosa e com mais tempo, voltada para o estabelecimento de estratégias de implementação. Tratando, portanto, do clareamento da regras de articulação, de termos de referências do PCPV, bancos de dados, capacitação, etc.
- m. Insistiu-se na necessidade de exigência de inovação tecnológica para os organismos de aferição
- n. Insistiu-se da necessidade da revisão da metodologia
- o. Insistiu-se na necessidade de mais tempo para discussão e de formação de um GT no âmbito da CTCQA

5- Considerações do MMA

- a. Há compreensão no que é posto pelo setor de transporte. Manifestando-se inclusive espanto no fato observado para as licenças do transporte de cargas perigosas
- b. Reflexão sobre o fato de que os problemas quando complexos e grandes demais não podem, por isso, levar a um imobilismo. Tem-se começar a solucioná-los de alguma forma, que possa ser aperfeiçoada, posteriormente
- c. O problema tem várias vertentes, mas não se pode perder o foco e assim devemos tratar cada coisa em seu tempo e a seu modo. Não se pode pretender solucionar tudo de uma só vez
- d. É discutível se a implantação em 12 meses é ou não possível. O MMA acredita que sim
- e. Um dos problemas que levaram a inércia de entes federados era a relação com o órgão de trânsito e este foi resolvido com a promulgação do Código de Trânsito. O art. 5º da proposta de resolução é cópia de um de seus artigos.
- f. Outro problema dessa inércia está sustentado na espera da aprovação do PL 5979/2001. Entretanto, passados 9 anos, não é mais possível aguardar. Esse é um problema que o País tem que resolver. Já está muito atrasado
- g. O tema hoje não está mais na esfera ambiental.
- h. Acredita-se ser mais eficaz tratar primeiro da I/M e depois da segurança
- i. Faz-se necessário atualizar, sobre o ponto de vista técnico (metodologia e valores de referência), as resoluções do Conama. Que a minuta não revoga resoluções anteriores só atualiza alguns pontos
- j. Os Anexos da proposta vieram da contribuição do município de São Paulo
- k. Já existem mais de 8 modelos de PCPV, portanto os estados já têm uma referência
- l. Os estados têm conhecimento que deveriam implantar I/M desde 1995, portanto não há que se falar em maior prazo
- m. O MMA tem o firme propósito de aprovar em julho, mas a matéria está na CTCQA que não é composta apenas pelo MMA
- n. A questão da estratégia de implementação, diferentemente da atualização das normas, pode requerer maior cuidado.