



GOVERNO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40

9ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de
Qualidade Ambiental e Gestão de Resíduos –
CTQAGR.

Brasília/DF.
26 de Outubro de 2018.

(Transcrição ip[s]is verbis)
Empresa ProixL Estenotipia

41

42 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Qualidade
43 Ambiental e Gestão de Resíduos. Por favor, Sr. Olímpio. Por favor, silêncio. Sr.
44 Olímpio, por favor, estamos já começando os trabalhos. Obrigado. Estamos então
45 iniciando o terceiro dia da nona reunião, que tem no ponto que estamos vendo
46 agora a análise da proposta que estabelece as fases PROCONVE L7 e L8 de
47 exigências do programa de controle da poluição do ar por veículos automotores -
48 PROCONVE. Do controle das emissões de gases poluentes e diluído para
49 veículos automotores leves novos de uso rodoviários. Bem, ontem nós finalizamos
50 na última tabela (tabela 5) né? E agora vamos fazer uma passagem pelo texto
51 para identificar os dispositivos ainda não deliberados, vamos começar por esses
52 pontos. Depois voltamos e deliberamos sobre a ementa da Resolução que
53 costuma ser o último ponto a ser deliberado. E depois finalizamos fazendo uma
54 análise completa do texto para ver se todos os dispositivos estão votados e se
55 eventualmente ficou alguma decisão ainda a ser tomada. Ok? Então, por favor,
56 “vâmo” dar uma passada e identificar o que ficou deliberar. Eu lembro que tem o
57 artigo referente à geração de crédito de emissões, é um que eu me recordo, mas
58 “vâmo” na ordem verificando se tem algum outro. Nós recebemos Eduardo.

59

60

61 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Bom dia. Eduardo
62 Miyashita (CNI/Anfavea), eu queria falar duas questões de ordem: uma, eu já dei
63 um revisada no material antes e identifiquei coisas do tipo: vírgulas fora do lugar,
64 concordância verbal, essas coisas. Isso vale a pena ficar apontando ou é melhor
65 deixar para...?

66

67

68 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vale, vale,
69 mas vamos fazer o seguinte: passo um – vamos ver que artigo de fato ficou ainda
70 a ser votado. Por exemplo: geração de crédito faltou ser votado, vamos começar
71 por esses. Passo dois: a gente vai à ementa... Precisamos votar a ementa, que é
72 um dos pontos que precisa ser votado. Na verdade esse é o passo um né? Passo
73 dois: a gente volta do início e vamos ver dispositivo por dispositivo e aí a gente
74 pode aproveitar e ajustar questões de forma, né? A menos que essa vírgula mude
75 o significado, que pode acontecer também, aí a gente avalia tá? Mas no passo
76 dois a gente vê dispositivo a dispositivo para ver se não faltou nada e aí você pode
77 fazer essas inserções. Nós recebemos também um pedido da CNI/Anfavea sobre
78 um dispositivo específico que teria ficado faltando uma categoria de veículos,
79 então peço já para que se elabore uma proposta de emenda para que quando nós
80 passarmos na segunda etapa isso possa ser apresentado ou até o final da
81 votação do que ainda ficou faltando ser votado e a gente já coloca essa proposta
82 para a apreciação da Câmara Técnica, pode ser assim? Com isso eu acho que
83 todos os pedidos foram recepcionados. Muito bem, então vamos localizar o que
84 (tudo bom Marília? Tudo bem?) o que ainda ficou faltando ser votado, se já é
85 direto o artigo de geração de créditos ou se tem algum outro antes. Vamos
86 passando devagar. Saltini tem alguém da Abraciclo agora? Temos? Ah sim, uma

87 sugestão é que a gente possa paralelizar as atividades, se possível, e já receber
88 as emendas que vão ser propostas pela Abraciclo para que a gente já prepare o
89 texto que vai ser examinado na sequência, assim a gente ganha um tempo, tá?
90 Então, se você já tiver. Então, ok. Já está... Quando tiverem todos a postos então
91 sinalizem para que a gente já possa adiantar os trabalhos. Obrigado. Vamos
92 então, estamos analisando, “vâmo” lá. Aprovado. Tem um artigo... Aquele ali tá
93 aprovado? Tá, tá aprovado.

94

95

96 *(Pausa)*

97

98

99

O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Muito bem.
100 Senhores, buscando os arquivos... Silêncio por favor, vamos concentrar... Por
101 favor... Olímpio, Caminha, vamos sentar para a gente começar... Então “vâmo lá”,
102 por favor, obrigado. Bem, nós fizemos uma conferência aqui rápida, depois a
103 gente pode dar alguns minutos para todo mundo conferir, ver se ficou faltando
104 alguma coisa, mas temos basicamente os artigos referentes ao crédito de
105 emissões e o artigo 34 que fazia referência a PROCONVE e PROMOT, a gente
106 ficou de decidir também qual seria a redação, enfim, mas a gente não chegou a
107 deliberar. Então, basicamente são esses dois pontos. Gente, vamos nos
108 acomodar? Ok. “Vâmo” lá. Muito bem. (Não, põe bi de crédito de emissões. É,
109 acho que é o 27... Tá lá pro final, ‘disposições gerais’)... Muito bem. Primeiro,
110 temos uma proposta de sessão, né? O título da sessão foi feita uma sugestão pelo
111 Conselheiro Mourão. Eu acho que o título da sessão a gente pode deixar para o
112 final para avaliar se vai ficar o comando, né? E depois a gente avalia o nome,
113 dependendo do que ficar e da forma que ficar. O quê que nós temos? Uma
114 proposta original retirada, para o caput do ‘27’, né? Avança. Chegamos a aprovar
115 o artigo 27 e o que nós combinamos é o seguinte: como havia uma relação com o
116 artigo 5º, nós revisitaríamos essa sessão para avaliar se há ou não conflito com o
117 que foi disposto lá e aprovado no artigo 5º. Em não havendo conflito os
118 dispositivos já estão aprovados e fica faltando apenas o artigo referente à gestão
119 de crédito entre corporações, não foi isso? Então, essa é a análise que a gente
120 tem que fazer agora. Para relembrar o conteúdo vamos passar rapidamente, ver o
121 quê que ficou no Art. 27. (Volta um pouco, por favor. Aí.) Fica instituída para a fase
122 PROCONVE L-8 a geração de crédito de emissão de poluentes como mecanismo
123 auxiliar ao atendimento dos níveis de emissão corporativos. § 1º: Os créditos de
124 emissão de poluentes serão apurados pelo Ibama e devidos a cada fabricante ou
125 importador... (a gente pode padronizar e/ou, né?)... Na sequência, § 2º: O Ibama
126 publicará em até dois anos antes do início da fase PROCONVE L-8 o
127 procedimento que regulamente a geração, salvo a utilização de crédito de emissão
128 de poluentes. § 3º: os créditos de emissão poderão ser gerados e compensados
129 exclusivamente pelas corporações e pelos veículos abrangidos por esta
130 Resolução. Temos também nesse conjunto aqui quatro parágrafos que ficaram de
131 ser deslocados. Aí eu consulto a CNI / Anfavea sobre a pertinência desses
132 parágrafos considerando o que foi aprovado ontem no artigo 5º, se eles já podem

133 ser retirados ou se há algum conteúdo ainda a ser considerado. Eu acho que a
134 gente pode começar por aí e depois a gente abre a discussão de geração de
135 crédito. CNI / Anfavea, por favor...

136

137

138 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Marco Saltini, CNI/Anfavea,
139 a CNI retira os parágrafos da proposta de (...).

140

141

142 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado.
143 Então podemos colocar ali em cima. Não, põe ali em cima Juan, assim: retirado
144 pelo proponente. Põe no final de tudo, porque aí já pega o pacote completo...
145 Retirado pelo proponente e a gente replica nos outros só para não ter dúvida. A
146 gente tem que fazer o texto para quem não participou né? Para quem ainda não
147 conhece a matéria. Então, quanto mais claro tiver, melhor. Muito bem. Então, já
148 aproveitando que está ali na tela, o outro artigo que fala do crédito entre
149 corporações, ele estava com a seguinte redação: o Ibama proporá ao CONAMA
150 regulamentação do procedimento de utilização de créditos de emissão de poluente
151 entre corporações antes do início da fase PROCONVE L-8. Então qual é a
152 discussão agora? A discussão é: é necessário manter a redação do '27' como
153 aprovado considerando o artigo, sendo que a motivação inicial era o fomento ao
154 crédito entre comparações? Se ainda assim for entendido que é necessário, é
155 mantido. Se não, a gente analisa só o artigo referente ao crédito entre
156 corporações. Então essa é a discussão, eu abro a palavra para quem quiser se
157 manifestar.

158

159

160 **O SR. CARLOS IBSEN VIANNA LACAVA (Cetesb)** – Lacava, Cetesb. Eu acho
161 da forma como foi construída a minuta, o conceito de crédito ele só apareceu
162 quando se fala entre corporações. Intra corporações é o próprio procedimento de
163 compensação que você tem na fase L-8. E eu gostaria de voltar à questão, já que
164 não foi aprovada ainda essa aprovação de que dependeria de voltar ao CONAMA
165 a regulamentação de crédito, eu não sei se todos estão suficientemente
166 conhecedores do modelo como funciona a questão do crédito, porque no meu
167 entendimento e eu acho que no dos nossos colegas da Cetesb e por isso essa
168 proposição de que se fosse feito exclusivamente pelo Ibama, o procedimento de
169 transferência de crédito de uma corporação para outra é único e exclusivamente
170 do ponto de vista de emissões que vão ser consolidadas na forma como calcula
171 internamente as corporações, ou seja, em nenhum momento altera os prazos e os
172 limites, ou seja, não existe limite alterado com relação ao regulamento e nem
173 prazos. Então, eu não acho pessoalmente que seja interessante remeter ao
174 CONAMA essa regulamentação basicamente o que ela vai fazer é discriminar
175 como é que eu vou contabilizar e como que isso vai ser... São detalhes
176 absolutamente procedimentais. Então, eu não sei se ficou suficientemente claro
177 para todo mundo como é que é que funciona esse crédito. É basicamente aquela

178 tabela que nós vimos lá. Eu não sei André, talvez fosse interessante passar na
179 tabela três... Só para facilitar.

180

181

182 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – “Vâmo” lá.**

183

184

185 **O SR. CARLOS IBSEN VIANNA LACAVAL (Cetesb) –** Só para facilitar. Porque eu
186 acho que se a gente... Se todo mundo tiver esse entendimento unificado eu acho
187 que a gente pode discutir de forma mais clara. Não, a tabela dois.

188

189

190 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Ah desculpa.
191 Aprovado. É essa né?

192

193

194 **O SR. CARLOS IBSEN VIANNA LACAVAL (Cetesb) –** Isso. O quê que vai
195 acontecer? Cada veículo vai ser enquadrado ali pelo maior poluente no nível que é
196 aquela primeira coluna da esquerda, tá? Então, hipoteticamente um veículo que
197 apresente ali na segunda coluna 280 a 20 mil ele vai ficar incluído no nível 280.
198 Se... Cada corporação vai pegar cada veículo e encaixar ali, de tal forma que
199 somando os níveis ele vai se encaixar “num” determinado nível. O quê que vai
200 acontecer? Se tiver alguma... Esses níveis depois eles são atribuídos os limites na
201 outra tabela, na tabela seguinte. Se alguma corporação eventualmente não atingir
202 o limite e alguma tiver com folga no seu limite, ele vai poder usar o limite daquele
203 ali. Mas os limites totais da frota de emissão são exatamente os mesmos, de tal
204 forma que se não houver sobra para nenhuma corporação eu não tenho como
205 utilizar aquele crédito. O quê que vai fazer o Ibama na prática? Vai olhar toda se
206 para toda a montadora... Todo CNPJ que tiver algum crédito que não... Algum
207 limite que não esteja atendendo, ele vai ter que dizer “da onde” que ele vai
208 atender. Então alguém vai ter que ter algum débito. Mas na prática, somando tudo,
209 você vai chegar sempre no limite que é o que está estabelecido na tabela
210 seguinte, que são aqueles prazos com limites para todas as corporações. Então,
211 isso não, em nenhum momento isso altera os limites de emissão da resolução,
212 tampouco altera os prazos da resolução. Então, assim no meu entendimento claro
213 eu acho que isso pode ser discutido e não vejo nenhum problema que volte a ser
214 aprovado no CONAMA, mas do ponto de vista de regulamentação não é um limite
215 novo e nem um prazo novo. É meramente um procedimento, tá? Dado que já está
216 sendo aprovado pelo CONAMA a possibilidade desse câmbio, né? Dessa troca.

217

218

219 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigado
220 Lacava. Fábio.

221

222

223 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio Branco -
224 ANAMMA: Eu em parte eu entendi a proposta que foi feita de retirada daqueles
225 capítulos eu acho que faz sentido a retirada, porque uma vez que vai ser
226 regulamentado posteriormente não precisa ter aquela descrição toda aqui. Em
227 relação ao que disse o Lacava eu concordo com ele. É uma questão
228 procedimental que talvez não precisasse ser submetido ao CONAMA. O meu
229 entendimento ontem pelo menos foi de que essa ideia de submeter novamente ao
230 CONAMA seria para abrir uma discussão mais ampla. E eu tenho dúvida se há
231 necessidade, uma vez que é uma questão técnica, se há necessidade, se seria
232 suficiente fazer apenas no âmbito do Ibama ou se não há necessidade realmente
233 de abrir para uma discussão maior. Eu realmente não, não, não tô convicto de
234 nenhuma posição nesse momento. Eu acho que era a posição que eu gostaria de
235 colocar.

236

237

238 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado
239 Fábio. Mourão.

240

241

242 **O SR. LUIZ ERNESTO BORGES DE MOURÃO SÁ – SUPLENTE (SESBRA)** –
243 Bom-dia. Bom, eu acho que a gente tem que começar a (?) com alguns princípios,
244 eu acho que a gente tem que começar por aí... Veja só: a gente tá criando uma
245 fase nova L-7 e L-8. No meu entendimento, a fase L-7 e L-8 ela tá começando
246 existe agora a partir dessa resolução... Isso é um ponto básico. Ela não existe no
247 Brasil até agora. Não adianta a gente dizer que já existe e que tem princípios que
248 tem na fase L-7 e L-8 dos Estados Unidos que isso não tem nenhum valor porque
249 nós inclusive não usamos os valores dos Estados Unidos nem nada. Então é a
250 nossa fase. Então daí a necessidade que a gente tem de explicitar exatamente de
251 que forma a gente quer a nossa fase. Então isso é importante que essa fase
252 esteja descrita aqui apesar de que implicitamente nós acordamos que existe um
253 gestão de enquete intra empresas, que é o conceito de L-8 implícito lá nos
254 Estados Unidos e nós concordamos em fazer (?). A questões do mercado, vamos
255 falar claramente, a questão do mercado entre empresas ela tem alguns problemas
256 na minha visão de ser, né? De pensar. Que problemas são esses? A gente não tá
257 falando em limites de emissão, nós estamos falando em um princípio básico de
258 fazer com que os fabricantes se interessem em trazer para o Brasil um melhor
259 produto que polua menos. Então a gente permite entre empresas que essa
260 empresa possa fazer esse equilíbrio e enquanto ela não consegue ou que ela
261 tenha um mix de produtos que atinja o corporativo mesmo que um determinado
262 produto não seja eficiente nesse sentido. Mas se eu permito isso é um
263 pensamento genérico, se eu permito que uma determinada empresa mantenha
264 esse sistema o tempo todo comprando esse crédito de alguém que já investiu (ele
265 vai pagar um determinado valor por isso, é claro, que é o valor de investimento
266 que ele tem o direito de achar que vale ou que não vale), mas ele nunca vai tentar
267 fazer esse produto melhor. Ele vai conseguindo vender esse mix de produto sem
268 nenhum tipo de esforço para melhorar. “Você já fez o seu investimento? Tá, então

269 eu vou comprar o seu crédito e eu não vou... Tô nem aí”. Então eu vejo nessa
270 maneira, essa questão (entre aspas) “mercado de crédito” que eu estou chamando
271 assim, mas... De gestão inter empresas, eu acho que ela tem que ser melhor
272 pensada. Isso é um pensamento, enfim, meu... Isso é até louvável, isso é até, eu
273 acho que realmente tem sentido, mas desde que seja até temporário, por
274 exemplo, eu penso desde que seja até temporário. Nós remetemos essa
275 discussão pro CONAMA... Essa discussão pro CONAMA. Essa sessão na verdade
276 ela fala sobre gestão de créditos pelo Ibama, ou seja, como que ele vai controlar?
277 Qual o documento que ele vai querer? De que forma ele vai fazer? Como ele vai
278 fazer esse, esse, esse... Essa gestão interna. Tá lá, o Ibama resolve como faz.
279 Agora esse... Não existe um acordo aqui entre nós, nesse entre empresas. Eu
280 acho que é só para a gente clarear que ponto que “a gente... Estaríamos”. Isso
281 que eu estou analisando.

282

283

284 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Obrigado**
285 **Mourão. Zuleica.**

286

287

288 **A SR^a. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apromac) – Bom dia. Bom dia. Bom,**
289 **obrigada pela explicação, quer dizer, teria muitas perguntas para fazer e o objetivo**
290 **da gente ter deixado pra depois justamente seria pra não usar muito tempo em**
291 **função de que era uma matéria em regime de urgência. Eu... Eu também gostaria**
292 **de entender melhor quais são as vantagens e desvantagens para poder fazer uma**
293 **ponderação né? Pra ver a nossa posição pra ficar bem claro e bem consciente pra**
294 **nós né? É... Então esse seria um ponto. O segundo que me chamou a atenção**
295 **ontem quando vocês estavam discutindo e explicando... É... Que ainda não ficou**
296 **bem claro pra mim por causa da questão das vantagens e desvantagens e no...**
297 **Né? Eu ainda precisaria entender melhor o sistema e é uma coisa que eu preciso**
298 **estuda, porque não haveria tempo aqui. Eu precisaria eu estudar junto com o**
299 **auxílio de vocês logicamente para responder algumas questões. Mas o que me**
300 **chama a atenção é que talvez esse mecanismo, qual seria a finalidade dele, né, lá**
301 **nos Estados Unidos? Seria para manter o mesmo nível né? Nunca superar as**
302 **médias, mas permitir que acomodações sejam feitas dentro dos... Diferentes**
303 **linhas de veículos, não é isso? Mas será que a gente não poderia também**
304 **avançar mais um pouco em relação a pensar junto com esse mecanismo, alguma**
305 **forma de indução de mudança mesmo de tecnologia? Então eu acho que também**
306 **esse foi um sentimento que eu tive na ideia de remeter pro CONAMA. Porque aí**
307 **você amplia o escopo do conceito e vai um pouco mais adiante numa ideia de**
308 **talvez estabelecer alguns comandos ou possibilidades de indução de mudança**
309 **de... Mudança de... De racionalidade no transporte hoje nos veículos de...**
310 **Entendeu o que eu quis dizer? Quer dizer, avançar um pouco, quer dizer: de um**
311 **lado eu gostaria de entender melhor então, resumidamente, vantagens e**
312 **desvantagens, né? Pra gente poder fazer esse equacionamento e verificar se**
313 **existe alguma possibilidade de avançar um pouco... Mais do que os Estados**
314 **Unidos fez.**

315 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Lacava... É
316 eu acho que a gente pode... É por que... Sim, calma, calma, vamos acalmar,
317 estamos apenas começando. É... A gente pode ouvir um pouco mais a ordem de
318 inscrição e aqueles que puderem esclarecer a Dra. Zuleica de alguma forma, a
319 gente faz ao final, pode ser? Que aí a gente ouve várias impressões e pode ser
320 mais produtivo assim. Vanderlei.

321

322

323 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea) –** Marco Saltini – CNI/Anfavea:
324 Eu gostaria só de contribuir com a discussão e queria pedir para a gente tentar
325 abstrair um pouco e imaginar o seguinte: imagine que amanhã chega aqui em
326 camarada com muito dinheiro e compra todas as montadoras. Portanto nós temos
327 apenas um fabricante de veículo. Dentro do portfólio de produto dele, ele tem
328 produtos que estão melhores, produtos que estão piores, mas a média corporativa
329 tem que atender a Legislação. Em linhas gerais é isso que vai acontecer e foi a
330 explicação que o Lacava nos deu, ou seja, ainda que eu possa fazer troca de
331 créditos, em linhas gerais, eu tô tratando do mesmo padrão de emissões finais pro
332 meio ambiente. O meio ambiente não enxerga o veículo da montadora A, da
333 montadora B, da montadora C... Ele enxerga os gases que vão sendo emitidos.
334 Então o meio ambiente, ele reflete emissão de gases, ora, se nós acabamos de
335 aprovar a média corporativa, a diferença é que essa corporação seria uma grande
336 corporação com todos os fabricantes lá dentro. Basicamente é isso. Segundo
337 ponto que eu queria colocar, pra evoluir, pra gente avaliar é a explicação que o
338 Rui deu ontem, eu acho que com muita propriedade o Rui usou um exemplo que
339 de fato no meu modo de ver é aquilo que vai acontecer. Um fabricante de nicho, o
340 Rui usou o exemplo de uma Ferrari... Por mais que se queira, esse tipo de produto
341 terá muita dificuldade de atender a legislação. Então ele pode... Nós temos duas
342 hipóteses: ou ele não entra mais no mercado (e eu tô falando de uma Ferrari que
343 pode parecer uma coisa “OK” pra mim)... Eu imagino que aqui ninguém tenha
344 acesso a uma Ferrari... Eu imagino, mas isso aí é especulação minha, é... Eu não
345 tenho, então... Mas eu diria assim, pode ser um fabricante de nicho de um outro
346 tipo de produto. Nós estamos falando de Ferrari, mas poderia ser um fabricante de
347 produto urbano pequeno, ou seja, um fabricante local, nós tivemos pequenos
348 fabricantes, por exemplo, que atuaram por muito tempo lá no Ceará, em Santa
349 Catarina, são fabricantes menores... E ele tendo uma dificuldade, ele poderia
350 recorrer a esse mecanismo para, de forma geral, a gente manter esse fabricante e
351 ele poder continuar no mercado. Então, no final das contas eu entendo que não é
352 só esse mecanismo de geração em troca de crédito que é novo, tudo que nós
353 criamos aqui é novo pra nós e é uma experiência nova. A própria utilização do
354 crédito dentro da própria corporação é uma coisa nova que vai indicar pra nós
355 fabricantes: “Bom, qual é o produto que eu tenho que atacar primeiro? O quê que
356 eu tenho que fazer? Que tecnologia que eu tenho que trazer?”... De fato o mais
357 importante aí, respondendo diretamente a Sr^a Zuleica que colocou a questão do
358 indutor de tecnologia, a Legislação já é o indutor de tecnologia, né? O que nós
359 aprovamos aqui até agora, ele é um indutor de novas tecnologias. Nós teremos
360 que trazer necessariamente novas tecnologias. Mas nesses casos de nichos

361 infelizmente talvez o camarada não tenha e aí Mourão, é aquela história; “Ah, o
362 outro investiu então eu não preciso investir”... O outro não vai dar de graça, tenho
363 quase certeza que ele não vai dar de graça... E ele talvez vai ter que fazer a conta
364 dele: “Compensa eu investir ou compensa eu adquirir esse crédito no mercado”?
365 Mas a gente não tem uma visão de que isso será uma coisa muito corriqueira que
366 vai acontecer. É muito de produto de nicho, por isso que eu digo que o Rui foi
367 muito feliz ontem de pegar a explicação de pegar um produto de nicho que a gente
368 sabe que dificilmente esse camarada pro mercado brasileiro ele vai falar: “eu não
369 vou”... É assim que ele funciona nos Estados Unidos né? Por exemplo: em vez de
370 pequenos volumes, uma Ferrari produz por ano, seis mil unidades... Para o mundo
371 inteiro. Então ele trabalha com essas coisas, né? Obrigado.

372

373

374 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Obrigado.**
375 Renato.

376

377

378 **O SR. RENATO TEIXEIRA BRANDÃO – SUPLENTE (Abema/MG) – Renato -**
379 Minas Gerais: Eu só queria colocar... O Mourão colocou eu acho que a gente pode
380 ver dos dois lados, né Mourão. E eu acho que o crédito, a gente pode ver, eu vejo
381 ele por outro lado. Cê fala: “Ah, então eu não posso... não preciso investir aí eu
382 compro”, mas, e a gente discutiu um pouco a questão das tecnologias novas e do
383 custo dessas tecnologias. Esse mercado de crédito pode me dar uma
384 possibilidade de investimento em novas tecnologias que produzem menos, uma
385 vez que eu vou gerar esse crédito. Então, isso que a Zuleica falou de ser um
386 indutor, esse mecanismo, ele é um indutor... E ele pode ser um indutor, uma vez
387 que eu vou gerar um crédito, então eu vou ter que fazer um investimento em uma
388 tecnologia menor e eu vou ter de alguma forma com esse crédito, uma
389 compensação por esse investimento, então a gente até discutiu isso. “Ah, eu não
390 tenho investimento”... Ou: “eu não consigo conversar com a fazenda para ter uma
391 redução do valor”... Aqui, a gente consegue criar, um investimento em novas
392 tecnologias... Tecnologias que investem... Que, que. que... Que poluem menos,
393 então eu vejo o outro lado dessa questão do crédito, que pode sim ser um indutor
394 e auxiliar nessa questão de busca de novas tecnologias, uma vez que a gente
395 escutou aqui que essas novas tecnologias geralmente são mais caras atualmente
396 a ainda a gente não consegue. Então é muito nesse sentido que eu vejo o crédito.
397 Tem um lado negativo que cê falou que: “Ah, eu resolvo não investir e não
398 invisto”... Mas eu vou ter que pagar para alguém que tá de repente desenvolvendo
399 essa tecnologia. Eu vejo muito nesse sentido e queria só compartilhar isso aqui.

400

401

402 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Obrigado**
403 Renato. Mourão.

404

405

406 **O SR. LUIZ ERNESTO BORGES DE MOURÃO SÁ – SUPLENTE (SESBRA) –**
407 Eu acho muito produtiva a nossa discussão, eu acho que é interessante... Agora,
408 veja só: eu tenho uma visão de que esse passo, a gente implementar a fase oito,
409 ela é justamente o avanço, a grande característica dela é permitir que haja isso
410 intra corporação, ganhando o avanço em meio ambiente e em menos emissão.
411 Essa é a vantagem dele, ou seja, você permite que uma empresa com menos
412 tecnologia para fazer a escala possa fazer isso ao longo do tempo. Eu já estou
413 dando essa vantagem em relação a tudo que eu tenho antes. Por quê? Por que eu
414 quero um meio ambiente melhor. Isso é uma coisa. Então, tudo bem. Agora o
415 entre empresas eu acho que eles têm algumas vantagens. Pode redundar
416 exatamente no que você falou, mas pode também aumentar o lucro simplesmente
417 da empresa e acabou simplesmente. Eu digo: não vou melhorar nada, “tô” com
418 meu mix, não vou aumentar meu lucro e não vou investir absolutamente nada. Eu
419 acho que objetivo do meio ambiente na nossa gestão ambiental é ter fontes
420 limpas. Eu “tô” trabalhando com fontes limpas. Eu admito, e a gente tem que
421 admitir pra ser razoável, que as fontes que não são limpas haja um processo de
422 transição, eu acho que é normal e legítimo que tenha um processo de transição.
423 Por isso que eu acho que os mecanismos devem ser transitórios. Eles devem ser
424 incentivados, eles devem fazer parte de um processo que induza as empresas (a
425 incineração é suja... “Cara, eu não vou acabar com a incineração porque eu
426 mesmo vou ter problemas”), mas eu vou deixar com que você... Eles façam uma
427 transição com tecnologia num prazo, essa é a função de governo, um prazo
428 razoável. Então eu vejo isso como um mecanismo que a gente pode realmente
429 discutir, que é interessante sob determinadas condições e sem (?), mas a fase L-8
430 ela está aqui bastante consolidada com esse conceito. Por isso que essa questão
431 de: esse é um incentivo... Eu não acho que deva ser eu pessoalmente não acho
432 que deva ser o tempo todo. Daqui pra frente só na fase L-9 continue como uma
433 fase dessa maneira. Eu acho que a gente tem que induzir em fontes limpas, o
434 tempo todo. É uma questão... Esse é um ponto que eu vejo e eu acho que talvez a
435 solução do transitório que aí tem que ser um pensamento de todo o CONAMA,
436 talvez não só nosso, por isso que a gente colocou isso para que o CONAMA
437 decida. Isso aqui tá decidido, agora, esse mecanismo que talvez tenha que ser...
438 Partir para uma consulta maior, num segundo nível. Obrigado.

439

440

441 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigado
442 Conselheiro Mourão. Passo a palavra pra Marília para fazer algumas
443 considerações.

444

445

446 **A SR^a. MARÍLIA PASSOS TORRES DE ALMEIDA (MMA) –** Olha eu tô aqui
447 preocupada com (isso aqui tá funcionando? Tá) com o nosso horário aqui
448 também. Talvez fosse bom a gente fazer em reflexão no seguinte sentido, né?
449 Uma coisa que foi colocada é o seguinte: as vantagens né? Principalmente pra
450 fase da L-8 da possibilidade da geração de crédito, etc. e tal. Então a gente sabe
451 que na verdade isso vai funcionar a partir do início da fase L-8 que foi o que a

452 gente aprovou ontem... 2025, não é? Tem aqui o lado... É... Os ônus e os bônus...
453 Acho que o Renato colocou muito bem, né? A empresa que quiser investir vai
454 investir e vai ter, vamos dizer assim, lastro para negociar isso que... Esse
455 investimento que ele fez com outras que não queiram fazer, mas nós estamos
456 sempre atrelados aos limites que nós colocamos ali nas tabelas dois e três e que
457 esses limites, eles vão diminuindo ao longo do tempo, né? Então a questão do
458 temporário, é o temporário da própria fase L-8, né? Depois no futuro, 2031... 32,
459 não sei, a gente vai ter outra evolução, etc. e tal, né? Mas, quer dizer, a própria
460 temporariedade do mecanismo já tá na própria questão da fase em si e na
461 questão também dos avanços que a gente vai ter, na própria tabela que a gente
462 vai limitando as emissões ao longo do tempo. A gente “botou” lá: 25, 26, né?
463 Então a gente vai ter já, em termos de emissões, aquele decréscimo que já tá
464 previsto na tabela, né? O que eu tô vendo aqui é que tá todo mundo muito
465 inseguro por quê? Ah, é um mecanismo novo, né? Ah, mas os Estados Unidos já
466 tá fazendo isso. Tudo bem. Então, os Estados Unidos tá fazendo, né? Ele deve
467 estar fazendo isso dentro de determinados parâmetros, né? Desses parâmetros
468 mínimos, vamos dizer assim, que constam da Legislação americana, né? Eles
469 aparecem aqui na nossa proposta e eu acho que é o contorno disso daí, né? Qual
470 é o quadrado que a gente vai inserir isso daí? Esse quadrado, esse contorno
471 mínimo, tá presente na nossa resolução? Sim ou não? Se não está, nós
472 poderíamos acrescentar talvez algo mais que dê um conforto para que as pessoas
473 possam apoiar o mecanismo e a gente possa seguir adiante? É a primeira coisa. A
474 segunda coisa é o seguinte: isso nós vamos tá começando com isso em 2025, não
475 é isso? Então as empresas vão começar a se mobilizar e etc. e tal. A gente não
476 sabe, foi colocado aqui... O Mourão falou né? A Zuleica também, como é que isso
477 vai tá funcionando etc. e tal porque tá o lbama lá controlando: “não sei quanto
478 daqui, não sei quanto daqui, esse aqui tem isso”, não é isso? Então talvez a gente
479 possa depois de um determinado período que esteja vigente esse mecanismo, ser
480 apresentado ao CONAMA, por exemplo, como é que está essa questão entre
481 empresas, por exemplo, fazer um relatório, por exemplo, em 2028, 2027, alguma
482 coisa assim, que mostre entendeu... Esse balanço que está sendo feito e que
483 inclusive a gente possa então validar isso com um mecanismo realmente eficiente
484 e etc. e tal. Eu acho que a gente poderia talvez caminhar nessas duas frentes aí,
485 né? Pra gente ver se consegue seguir adiante porque senão a gente vai ficar com
486 uma discussão aí meio polarizada e eu não tô vendo como é que a gente
487 consegue avançar assim.

488

489

490 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Rui.**

491

492

493 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) – Rui - Cetesb:** Bom dia a todos. Um outro
494 aspecto que acho que é importante esse crédito entre corporações é que toda
495 fabricante ou importador ele tem uma projeção de vendas, mas ao longo do ano,
496 os imprevistos podem acontecer. E pode ser que ele chegue ao final do ano não
497 atingindo aquela meta prevista pelo PROCONVE e esse mecanismo nesse

498 momento ele se faz muito necessário porque então no ano seguinte ele vai ter que
499 prestar contas ao Ibama e antes de ter um acionamento aí... Uma...
500 Consequências legais, né? Ele poderia então adquirir esses créditos apresentando
501 um saldo positivo, né? Para o Ibama.

502

503

504 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Lacava.**

505

506

507 **O SR. CARLOS IBSEN VIANNA LACAVA (Cetesb) –** Vou tentar ser bem rápido,
508 mas eu queria voltar em cima do ponto que foi colocado pelo Conselheiro Mourão.
509 Até agora o PROCONVE trabalhou em cima do limite do veículo. O quê que isso
510 significou do ponto de vista de emissões? Que os veículos tentavam entender até
511 aquele limite, então, eu nunca tinha uma coisa melhor do que aquele limite. Via de
512 regra, o fabricante produzia um veículo e isso fez com que não estimulasse
513 tecnologias mais limpas. Quando se introduz a questão da meta corporativa, você
514 justamente faz esse movimento. Você diz o seguinte: “Olha, você pode até ter um
515 veículo emitindo um pouquinho mais”... Não é o caso de voltar a fase anterior,
516 sempre emitindo um pouquinho mais, com emissões cada vez mais baixas e
517 individuais, mas você permite dar o devido vantagem para quem tem tecnologia,
518 por exemplo, de emissão zero, porque ele passa a ter uma vantagem competitiva
519 àquele que até então só atendia o limite. Então esse é o conceito que faz com que
520 essa lógica da corporação, ela induza a novas tecnologias. O quê que a gente faz
521 quando... Quando você trabalha na corporação, individualmente, uma única
522 corporação, um... O mecanismo pra um veículo da montadora e o outro, acaba
523 acontecendo a mesma coisa. Se eu permito que eu tenha um veículo mais
524 defasado, eu permito, eu induzo que essa mesma corporação tenha um veículo
525 mais eficiente, por exemplo, um veículo zero. O que o crédito aí introduz é a
526 possibilidade de expandir isso pra o conjunto das montadoras. De tal forma que
527 aquela montadora que introduz no seu portfólio uma tecnologia mais limpa, ela
528 continua a ter... Ela tem uma vantagem competitiva com relação às outras, ou
529 seja, a migração de crédito entre corporações continua sendo o indutor adicional
530 da introdução de tecnologias limpas. Isso é inegável. Isso é o ponto fundamental.
531 E assim como a gente tem exatamente o mesmo conceito, assim como a gente
532 tem a possibilidade de dentro da mesma corporação, você manter um veículo pior
533 e um zero, o que a gente busca. Isso dá flexibilidade pra aquela montadora a
534 gente busca que essa flexibilidade aconteça também entre montadoras. Por quê?
535 Por que existem montadoras que trabalham em cima de nichos muito específicos
536 de veículos. Então é um veículo... É uma montadora que tem 50% do veículo fora
537 de estrada, ou seja, nós estamos falando de montadoras as vezes que têm
538 dificuldade de se adequar. Então, eu acho que não se perde nada. O que eu acho
539 que fica muito tranquilo é que não se discute aqui questões comerciais. “Prá”
540 efeito de Ibama, a única coisa que vai se acompanhar é a emissão total. O
541 problema de crédito vai ser exclusivamente entre as montadoras, não é algo a ser
542 acompanhado pelo Ibama. Então assim, esses mecanismos todos indutores, eu
543 acho que eles ficariam fora dessa questão de... E só finalizando com relação à

544 proposta da Marília, hoje a Cetesb já produz todos os resultados de emissões,
545 fatores de emissão, médias por corporação de tal forma que esse dado já é
546 disponível. Então o atendimento, ou não atendimento das metas corporativas é
547 algo que vai estar público. Não é algo que vai precisar fazer um relatório para ver
548 se atendeu. Isso é algo que vai ter que ser produzido ao final do ano... É, mas isso
549 de certa forma eu imagino né o Gilberto que isso vai tá de alguma forma
550 “publicizado”, né? Eu acho que nós não precisamos... É “podemo” até colocar isso
551 de uma forma mais explicita, mas eu acho que não existe nenhum impedimento,
552 por quê? Por que o... Tem que tá muito transparente efetivamente o quê que foi
553 emitido.

554
555

556 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Eu tenho
557 dois inscritos ainda. É sobre esse assunto? Só prá não perder o vínculo. Então,
558 bem rapidamente Zuleica, por favor.

559
560

561 **A SRª. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apramac)** – É, bom, é, ouvindo você, eu
562 tinha ontem a informação de que os veículos elétricos emissão zero não entrariam
563 nessa conta. Seria... Entram? Então... Não, eu entendi que não entrariam porque
564 justamente porque a questão era equalizar os... Não, é uma vantagem e
565 também... É que eu tô querendo buscar as desvantagens pra poder fazer a minha
566 conta, entendeu? E eu tô olhando pelo outro ângulo... Pelo seguinte, porque se
567 você pretende manter as emissões daqueles que emitem dentro dos valores
568 exigidos pela resolução, você pode estar induzindo realmente a migração pra uma
569 tecnologia de emissão zero por um lado, mas por outro lado como você falou...
570 Aquelas que não têm condição de produzir nenhum ‘emissão zero’, eles vão poder
571 então ficar sempre no limite máximo, né? Então isso não seria um indutor pra
572 essas. Sempre falando em indutor, eu entendi que o maior indutor é a própria
573 resolução. Eu tô falando num instrumento de indução, tá?... Acessório, que seria o
574 caso um mecanismo, por exemplo, nós poderíamos ter outros instrumentos, a
575 gente não pensou nisso. Daí a ideia de ter uma resolução porque daí é mais
576 inteligência funcionando do que quanto tá dentro de um gabinete um único, dois,
577 três técnicos pensando dentro das suas capacidades que são muitas vezes
578 limitadas em relação ao mundo real né, e o que tá acontecendo por aí e às
579 demandas também dos diferentes setores né, que daí não participam desse
580 processo de construção. Ainda bem que você falou da divulgação dos dados né?
581 Porque ontem a gente viu que não vai ter prazo pra divulgação de dados, então
582 isso também traz uma tremenda insegurança pra sociedade, quando você não tem
583 a menor garantia do Governo, do Estado, né, nos representantes das... De que vai
584 haver divulgação, né? Considerando inclusive a experiência passada dos últimos
585 trinta anos né, em que você... Tudo que o Estado foi obrigado a fazer em relação a
586 isso não fez né? Então assim... É... Você entende que o grau de insegurança é
587 muito grande né? Porque a gente estaria dando aqui aval pra um suposto
588 instrumento de indução, ou de manutenção pelo menos né? Com a garantia de
589 que haverá manutenção dos limites prescritos, mas as desvantagens não ficaram

590 muito claras quando você não tem assim, corporações diferentes, né? Com nichos
591 diferentes de mercado. Como você mesmo disse algumas não vão, tão cedo,
592 migrar ou ter algum produto emissão zero. Então nós não estaríamos induzindo
593 nada nesse caso. É isso?

594

595

596 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Lacava.**

597

598

599 **O SR. CARLOS IBSEN VIANNA LACAVA (Cetesb) –** Veja Zuleica, o que a gente
600 fala de alguns veículos estarem emitindo mais do que a média exigida pelo nível,
601 ou seja, o veículo em si ele tá lá em cima do nível e ele vai ter que se compensar
602 com algum veículo que esteja abaixo do nível, isso vai acontecer naturalmente,
603 mesmo dentro da própria corporação. Mesmo não tendo veículos elétricos, isso
604 vai acontecer naturalmente porque é um processo natural de migração de veículos
605 mais poluentes para os menos poluentes. Vai acontecer isso intra-corporação e
606 isso vai acontecer inter-corporações. O mecanismo de crédito de transferência
607 entre corporações visa só facilitar garantindo que você tá atingindo as metas
608 ambientais. Dizer que vai se perpetuar aquele veículo de emissão alta não é
609 verdade, porque os limites vão sendo cada vez mais baixos... (Pausa inaudível)...
610 Ele vai por que na fase seguinte o limite é mais baixo da corporação, ou seja,
611 aquele veículo pra se manter, ele vai ficar cada vez mais inviável. Ou muito mais
612 caro do ponto de vista da necessidade de crédito pra compensar, ou inviável
613 dentro da própria corporação na medida em que eu preciso muito veículo de
614 emissão muito baixa pra poder sustentar um / dois veículos que eu coloco na rua
615 com uma emissão muito alta, percebe? Essa é uma... Não adianta a gente querer
616 mudar o conceito aqui, e querer manter todas as vantagens do que nós tínhamos
617 lá atrás. A mudança é conceitual. O olhar é um olhar mais holístico. É um olhar da
618 emissão total. Então assim, se a gente começa a não criar... Se a gente quer criar
619 um modelo visto de uma forma mais abrangente querendo amarrar... Em vez de
620 amarrar a emissão do veículo e a frota vai crescendo, crescendo, crescendo e a
621 gente acaba não tendo de fato um limite de emissão, nós “passamo” a ter um
622 olhar um pouco maior sobre a emissão total da frota, só que não dá pra eu ser tão
623 rígido no veículo individual porque eu acabo inviabilizando a própria... O próprio
624 processo de migração para veículos menos poluentes. Obrigado.

625

626

627 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigado
628 Lacava. Eu tenho inscritos o Borsari, o Mourão e o Vanderlei, eu queria só pedir
629 pro... O Gilberto tem uma proposta... Eu queria que ele apresentasse antes que
630 pode ser que ajude na discussão, pode ser? Tá sendo digitado ali na tela... Eu vou
631 ler aqui: o Ibama... A proposta do Ibama é: O Ibama elaborará e encaminhará ao
632 CONAMA, no primeiro semestre do ano subsequente a contar da fase Proconve L-
633 8 relatório de avaliação sobre a geração, a utilização e o saldo de créditos da
634 emissão de poluentes de cada corporação. Então tá sendo digitado ali em tela, eu

635 vou pedir pro Gilberto fundamentar a proposta e depois seguimos as inscrições se
636 for o caso.

637

638

639 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Bom dia a
640 todos. Gilberto – Ibama: Aqui pelas discussões que aconteceram, obviamente é
641 muito interessante que todo mundo que acompanha o Proconve tenha noção do
642 quê que será esse controle corporativo, né? Então desde já quando a gente
643 estabeleceu na fase L-8 esse controle, nada mais justo do que você dar ampla
644 publicidade né, anualmente ao CONAMA do quê que é esse controle global de
645 créditos e do quê que é esse controle corporativo. Então assim... Então uma vez
646 que a gente estabeleceu já sob o controle do Ibama, a geração, utilização e saldo
647 de crédito das corporações, anualmente a gente pretende aí fazer um relatório de
648 avaliação sobre a geração de ligação do saldo, crédito e (?) por cada uma das
649 corporações. Então, o nível global, como foi bem expresso aqui pelo Lacava, o
650 nível global de emissão, sempre vai tá sendo acompanhado por todo mundo. A
651 gente já tem aí outros relatórios pra fazer de acompanhamento do Proconve...
652 Números de LCVM's, a gente teve sempre esse repasse de informações ao
653 CONAMA, né? A gente deu pra verificar pelo... Decréscimo de emissões de
654 LCVM, justamente a crise no setor automobilístico, vindo de um indicador que ele
655 não é esperado por nenhuma... Né, não é estudado, não é avaliado por nenhum
656 economista, né? Mas de fato a gente viu a queda no número de novas LCVM's e
657 tudo mais, né? Então assim, esse controle das corporações do quê que é o (?),
658 número de veículos, né? Número de modelos, né? Esse relatório aí eu acho que é
659 uma bela fonte de informação de você trabalhar isso e destinar um pouco. Então
660 com esse parágrafo a gente obviamente tira a proposta de ter aí uma posterior
661 necessidade de regulamentação pelo CONAMA, pois é um instrumento, né? Esse,
662 essa, os créditos de geração é um instrumento necessário nesse momento. Então
663 na proposta que o Ibama fez, eu acho que num novo artigo, mais pra baixo, já
664 poderia retirar então o proponente retirado. Obrigado.

665

666

667 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Bem então
668 com essa intervenção, aquela proposta de um novo artigo fica retirada. Pergunto à
669 SESBRA, com a retirada dessa proposta, vocês tinham feito uma alteração, né?
670 Uma pequena alteração no mesmo sentido se retiraria também, já que foi feita
671 “uma” outra proposta de inclusão do parágrafo no artigo 27. Porque a outra é uma
672 marcação de pendência que a gente tem ali.

673

674

675 **O SR. LUIZ ERNESTO BORGES DE MOURÃO SÁ – SUPLENTE (SESBRA)**
676 Amigos, a gente vai ter que... Nós temos uma posição clara, né? A gente não quer
677 nesse momento criar esse mercado entre corporação. Então não adianta a gente
678 tentar fazer uma coisa que crie ele sem que a gente finja que não está fazendo,
679 então se a gente fizer isso a gente “taria” fingindo que não tá fazendo. É questão
680 de princípio, a gente tá trabalhando com princípios de melhorar as fontes... Cada

681 fonte. Esse é o propósito, senão a gente “tava” até hoje produzindo veículo a
682 carvão, não é? Por que: “Ah, eu equilíbrio, faço cinquenta veículos elétricos e
683 continuo produzindo meus veículos aqui no equilíbrio”. Mas isso é uma coisa que
684 a gente tá de acordo, o mecanismo é válido... Esse... Eu acho que realmente a
685 gente teria que trabalhar isso num nível mais amplo que é a eterna questão,
686 vamos ser bem claros, de colocar a tecnologia antiga do primeiro mundo e
687 deslocar pra gente. Então a gente faz isso. Isso vai acabar na África. O tempo
688 todo, a gente sempre sabe disso, em todas as questões: na incineração, em todos
689 os processos que é um processo natural... “Eu vou tentar economizar em geral...
690 Meu produto tem o maior lucro possível com aquilo”... E é razoável, mas isso é
691 interessante pra gente? Essa é a questão que a gente coloca, eu acho que isso de
692 uma maneira razoável, ela é possível, é um mecanismo que deve ser usado, mas
693 tem que cessar a mente, eu tenho essas rendições, a gente não tá trabalhando
694 com o princípio por melhorar as fontes... O conjunto de emissões a gente tá
695 trabalhando, mas não “tâmo” melhorando as fontes por si só, que é o nosso
696 objetivo, senão a gente, né? Eu acho que essa é uma questão de princípio,
697 então...

698

699

700 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Então
701 concluindo, aquela proposta da SESBRA vai ser retirada?

702

703

704 **O SR. LUIZ ERNESTO BORGES DE MOURÃO SÁ – SUPLENTE (SESBRA) –**
705 Eu acho que não. Não porque ela, se a gente retirando aquilo ali, a gente
706 realmente acaba indiretamente criando o mercado.

707

708

709 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Tá bom.
710 Então, tá mantido e vai ser votado. Eu tenho inscrito o Borsari, que já tinha pedido
711 a palavra, o Vanderlei e a Zuleica. Eu queria pedir se a gente pode encerrar as
712 inscrições nesses três pra gente poder votar. Eu acho que já tá bem esclarecido,
713 né? Os pontos estão bem colocados. Então, eu vou encerrar a inscrição nesses
714 três. Borsari.

715

716

717 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb) –** Borsari - Cetesb: É... Só na linha do
718 que falou o Conselheiro Mourão, do controle de fontes, na verdade, o controle
719 ambiental que está se fazendo aqui, se propondo aqui, é o controle da emissão. E
720 não há diferença se uma emissão de um quilograma de NOx vem da General
721 Motors ou vem da Ford, o controle ambiental está garantido. Só isso.

722

723

724 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigado
725 Borsari. Vanderlei.

726

727 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Vanderlei. Passo a Eduardo Anfavea.

728

729

730 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo myaschita –
731 CNI/Anfavea: Eu tô lembrando aqui das palavras que o link colocou muito bem
732 aqui, muito pertinentes, que a regulamentação tem que ser alguma coisa que
733 alguém de fora leia e entenda tudo que tem que ser feito sem ter participado de
734 nenhuma reunião, então é uma coisa que tem que explicar muito bem como é que
735 funciona os créditos, não adianta a gente só falar em créditos aqui na resolução,
736 sem explicar como os créditos são gerados, como eles são usados, né? Tanto
737 entre corporações como dentro da mesma corporação, por exemplo, se a
738 montadora tem comerciais leves e leves de passageiros e atende com excesso
739 num lado e com folga no outro, poderia trocar créditos entre um e outro? Tem que
740 ser uma coisa regulamentada. Existem muitos pormenores, se vocês lerem a
741 Legislação americana, tem muitos detalhes ali que regulamentam tudo isso e é
742 uma coisa que não dá pra gente ficar discutindo nessa reunião. A gente poderia
743 passar o dia inteiro, fazer muitos artigos e muitos parágrafos pra regulamentar
744 todos os detalhes, isso é impossível de fazer aqui nessa resolução. Então eu acho
745 que tem que ter alguma... Algum mecanismo aqui, quer dizer, algum artigo aqui
746 que remeta a uma regulamentação a ser feita, não sei se pelo Ibama ou discutida
747 junto com a sociedade, mas tem que remeter a uma regulamentação que precisa
748 ser feita... E essa regulamentação precisa ser feita pra detalhar todos esse pontos,
749 todos esse pormenores de troca de créditos dentro da corporação e entre
750 corporações.

751

752

753 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado.
754 Zuleica.

755

756

757 **A SR^a. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apramac)** – Eu concordo plenamente com a
758 CNI nesse ponto porque isso foi discutido ontem bastante, a gente perdeu
759 bastante tempo que não precisava. A proposta do Ibama que ele retirou agora até
760 para a nossa surpresa, era na verdade uma proposta de todos nós, né? Que ficou
761 encampada pelo Ibama, então não era uma proposta só do Ibama, tanto que
762 discutimos bastante que não seria o CONAMA que proporia, seria o Ibama que
763 proporia né? Lógico, porque não pode o CONAMA propor por si só. Também
764 entendo que não está claro pra todos e o tempo que a gente precisa pra tomar
765 conhecimento de como são esses detalhamentos da legislação norte americana,
766 né, entender. A Dra. Marília falou muito bem da necessidade do enquadramento
767 disso, né? De como que tá... Do contexto eu diria né? Você tem uma situação nos
768 Estados Unidos, tem uma situação aqui, é diferente? É igual? Eu não sei... Não
769 sei... Também não sei. Então dada o grau de insegurança, substituir tudo isso por
770 um relatório do Ibama numa plenária do CONAMA, é... Me parece um equívoco...
771 Um equívoco conceitual e um não entendimento... Eu acho que na resolução
772 CONAMA que o Ibama vai propor, aí sim nós vamos colocar os mecanismos de

773 acesso à informação, não é isso? Não é o Ibama que vai fazer tudo sozinho e
774 depois informar, ou informar... Eu acho que a gente tá pulando etapas aqui ao
775 estabelecer que “o Ibama vai”, porque só vai estar na resolução, que nós tínhamos
776 combinado. Inclusive nós temos tempo. A própria Marília já falou... O Ministério do
777 Meio Ambiente afirmou e todo mundo sabe que só vai começar em 2025. Temos
778 tempo. Por que não dar essa tarefa pra todos os setores interessados? Eu não tô
779 entendendo porque esse retrocesso agora, de retirada de uma proposta que na
780 verdade foi consensuada ontem.

781

782

783 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Foi feito um
784 questionamento ao Gilberto, vou pedir pra ele responder, encerramos as
785 inscrições e fazemos a deliberação.

786

787

788 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto -
789 Ibama: Essa discussão do artigo 27, ontem foi a primeira discussão da manhã, até
790 porque a gente parou nela na reunião anterior e foi assim no começo da manhã
791 né? Então assim, ao longo do dia, depois que a gente discutiu todos os meandros
792 da fase, né? Todas as retiradas de propostas, os esclarecimentos... Ainda mais
793 que os esclarecimentos dados hoje do quê que poderia funcionar, né? Um
794 relatório de informações pra mim é mais do que suficiente pra, inclusive ter
795 mudado de... Da proposta feita, e ter aqui uma segurança do controle global das
796 emissões que a L-8 da forma que a gente aprovou ontem trouxe de benefício,
797 então pra isso, pra mim é o suficiente pra gente, né? Não é ter simplesmente
798 retirado e ficado alguma discussão no ar, a gente com toda a convicção mudou
799 aqui o entendimento desse instrumento e estamos propondo algo aqui de
800 informação muito mais pertinente ao momento da discussão.

801

802

803 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado
804 Gilberto. Bem senhores, o imperativo do tempo. Temos que avançar. As defesas
805 já foram feitas. Pergunto à Câmara se podemos colocar em votação? Marília.

806

807

808 **A SR^a. MARÍLIA PASSOS TORRES DE ALMEIDA (MMA)** – Em nome de uma
809 reflexão aqui antes da gente entrar em votação: Zuleica e Mourão. Até em função
810 da proposta que tá ali e da retirada da proposta do Ibama. Só pra gente pensar no
811 seguinte: nós já fixamos aqueles limites máximos... Calma... A partir de 2025. Isso
812 vai começar em funcionamento em 2025. A gente vai ter aí um, dois anos pra
813 avaliar aquilo ali. Nenhuma resolução do CONAMA, isso eu falo em toda reunião
814 aqui de Câmara Técnica... Nenhuma resolução do CONAMA é imutável. A
815 qualquer momento ela pode ser revista a pedido de qualquer Conselheiro e
816 principalmente pelo Ibama. Se durante a operacionalização da geração de créditos
817 né, for verificado tanto pelo Ibama, quanto... Como também pelos Órgãos né, que
818 o... Cetesb, etc. e tal e os outros conveniados pelo Ibama, que apoiam

819 tecnicamente o Ibama, na operacionalização do Proconve, verificar que não está
820 funcionando a contento, nesse relatório que vai ser apresentado que na proposta
821 né, que foi feita pelo Ibama, o CONAMA vai ter condições de verificar como é que
822 a coisa tá funcionando e etc. e tal e fazer os ajustes que vão ser necessários, quer
823 dizer, porque senão a gente já tá impedindo uma coisa de começar a acontecer se
824 a gente nem sabe se vai funcionar ou não. Então é como se fosse um crédito de
825 confiança pra iniciar um mecanismo. A gente vai ter um período de avaliação e em
826 função disso a gente vê, entendeu? Por que isso na verdade vai começar gente,
827 em 2025, né? E aí até lá a gente vai tá já pensando nisso. Podem “serem” feitos
828 ajustes inclusive até lá na própria resolução. Quer dizer, então, sabe a gente tá
829 meio que matando uma coisa antes dela começar a acontecer sem saber se vai
830 funcionar ou não. É só uma...

831

832

833 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado
834 Marília. Bem, podemos votar? Em tela: proposta de novo parágrafo apresentado
835 pelo Ibama. Ibama elaborará e encaminhará ao CONAMA no primeiro semestre do
836 ano subsequente a partir da entrada em vigor da fase Proconve L-8, relatório de
837 avaliação sobre a geração, a utilização e o saldo de créditos da emissão de
838 poluentes de cada corporação. Em votação, os membros da Câmara que
839 concordam com a redação apresentada, eu peço que se manifestem. Espera aí...
840 Seis, sete, oito. Está aprovado. Contrários? Abstenções? É... Pergunto se há
841 alguma proposta de emenda ainda no artigo 27 pra gente poder encerrar o artigo
842 27. Em não havendo, avançamos. Não, pendente seria a proposta de um novo
843 artigo... Tem um artigo que foi apresentado pela SESBRA. Pergunto se ainda
844 mantém para votação? Sim? Então, em votação, artigo da SESBRA: o Ibama
845 poderá propor ao CONAMA se pertinente regulamentação do procedimento de
846 utilização de créditos de poluentes entre corporações antes do início da fase
847 Proconve L-8. Em votação, os membros da Câmara favoráveis à proposta da
848 SESBRA, peço que se manifestem... Dois votos. Membros contrários? Seis
849 votos... Proposta rejeitada. Com isso avançamos agora pro artigo 34... 34, que foi
850 outro que ficou uma marcação pendente, “vâmo” lembrar o quê que trata esse
851 artigo: Até primeiro de janeiro de 2022, o Ibama deverá implementar sistema de
852 avaliação de conformidade de produção de acordo com os limites de emissão
853 estabelecidos pelo Proconve e Promote (Promote já tinha sido riscado) mediante
854 amostragem dos veículos... Havia também parágrafo único: os critérios para
855 avaliação de conformidade de produção deverão ser estabelecidos em resolução
856 do CONAMA ou instrução normativa do Ibama, de acordo com o prazo
857 estabelecido no caput. Pergunto ao Ibama se mantém a proposta? Gilberto.

858

859

860 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Proposta
861 mantida e a gente vai obviamente, uma vez que o Promote tirou daqui “vâmo”
862 apresentar essa emenda também no M5 pra ter o acompanhamento.

863

864

865 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Certo, então
866 tá mantida a proposta. Podemos votar? Sim. Então em votação o artigo 34 e seu
867 parágrafo único. Em tela, é a única proposta existente, membros da Câmara
868 favoráveis, peço, por favor, que se manifestem. Oito votos. Aprovado. Bem, foi
869 endereçado um pedido da CNI/Anfavea... Ah, temos ainda a ementa. Vamos pra
870 Ementa. Oi? Ah é, bem lembrado Mourão, o nome da sessão do artigo 27,
871 deixamos prá votar ao final... Como bem lembrado pelo Mourão, ficou uma
872 sugestão apresentada pela SESBRA de destacar esse artigo, como ele não é um
873 aspecto geral, ele trata de um assunto específico denominado fora da sessão de
874 disposições gerais e a SESBRA ofereceu a seguinte proposta: chamar essa
875 sessão de gestão de crédito de emissões. Pergunto à Câmara se há consenso
876 com essa proposta? Sim? Então em votação: os membros favoráveis ao nome
877 sugerido pela SESBRA se manifestem... Oito votos, nove votos favoráveis.
878 Aprovado.

879

880

881 **O SR. RENATO TEIXEIRA BRANDÃO – SUPLENTE (Abema/MG)** – André só...

882

883

884 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Oi Renato.

885

886

887 **O SR. RENATO TEIXEIRA BRANDÃO – SUPLENTE (Abema/MG)** – Renato -
888 Minas Gerais: eu acho que nesse título tem que ficar tanto o 27 quanto o artigo
889 que nós votamos que foi sugestão o lbama.

890

891

892 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Foi um
893 parágrafo.

894

895

896 **O SR. RENATO TEIXEIRA BRANDÃO – SUPLENTE (Abema/MG)** – Foi uma
897 parágrafo, não foi um artigo? Ah, então desculpa.

898

899

900 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Da gestão:
901 gestão de crédito... Ah, da gestão de créditos de emissões, pra manter o padrão.
902 Muito bem. Então vamos para a ementa, página um. Temos aí já uma sugestão
903 nova, né? Vou ler a sugestão nova em vermelho; estabelece as fases Proconve L-
904 7, Proconve L-8 de exigências do programa de controle da poluição do ar por
905 veículos automotores (Proconve) para veículos automotores leves novos de uso
906 rodoviário, altera a resolução CONAMA 15 / 1995 e dá outras providências. Foi a
907 inclusão da referência e alteração da resolução 15. Pergunto à Câmara se há
908 algum comentário sobre essa proposta de ementa? Adriana.

909

910

911 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (Conama)** – *(Intervenção*
912 *fora do microfone. Inaudível).*

913

914

915 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Fala no
916 microfone Gilberto, que aí fica registrado.

917

918

919 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – *(Intervenção*
920 *fora do microfone. Inaudível).*

921

922

923 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Fez um
924 comando de busca pra ver citações da resolução CONAMA... Vai passando
925 rapidinho Juan, por enquanto só apareceu a 15. 15. 15... É isso. Exato. Isso,
926 alterada, vâmo ver ali: os veículos homologados à partir da Proconve L-7 ficam
927 dispensados do cumprimento da resolução 16. Não tem problema porque não tá
928 sendo alterado, é um comando nesta resolução. Então apenas a resolução 15 de
929 fato. Podemos votar? Membros da Câmara favoráveis à proposta de ementa em
930 vermelho em tela peço que se manifestem. Nove votos, aprovado. Temos uma
931 questão que foi trazida pela Anfavea que ela identificou um vazio em relação a
932 uma determinada categoria de veículos na definição, então eu entendo que é
933 oportuno a gente dedicar um rápido tempo para fazer a correção necessária. Você
934 pode fazer a referência? Ou qual artigo?

935

936

937 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Sim. Marco Saltini –
938 CNI/Anfavea: É no artigo 2º, § 2º, inciso I – o inciso original ele falava de
939 transporte de carga, foi ontem... Foi sugerido pela ABEMA a inclusão de carga útil
940 maior que 1700 kg. Esse texto foi aprovado ontem, só que ele comporta um
941 problema porque, por exemplo, os veículos de carga não derivados de automóvel
942 não tem como fazer o enquadramento na legislação. Por exemplo, eu tenho Pick-
943 ups que não são derivadas de automóveis, transportam carga e não enquadra.
944 Então, das duas, uma: ou o CONAMA está decidindo que esses veículos não
945 poderão mais existir, ou a gente faz um ajuste no texto, porque caso contrário,
946 basicamente são veículos distribuição de carga urbana que não têm capacidade
947 pra levar mais de uma tonelada... Se não for retirado o “maior de 1000 kg” esse
948 veículo não tem como enquadrar. Eu tenho uma outra opção que seria só retirar...
949 na verdade é voltar ao texto original que é o transporte de carga.

950

951

952 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Só para
953 todos acompanharem a gente tá falando especificamente do inciso I do § 2º, não é
954 isso? E a sugestão de vocês é deixar transporte de carga e retirar a expressão
955 “útil maior que mil quilos”. Vamos marcar em amarelo só por enquanto, que eu

956 quero ouvir o proponente. Essa proposta veio da Cetesb, vou pedir ao Borsari
957 para falar a respeito. Borsari.

958

959

960 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Borsari - Cetesb: na verdade, esses
961 veículos que estão dizendo que não se enquadrariam, eles se enquadrariam no
962 parágrafo primeiro, como veículo leve de passageiro, porque tá sendo considerado
963 veículo de carga justamente aquele que tem carga a partir de 1000 kg. Se não tem
964 ele é veículo leve a passageiro.

965

966

967 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Antes da
968 CNI complementar, os demais membros não estão muito a par do quê que tá
969 sendo discutido nessa proposta. Só para lembrar, esse artigo ele trata de duas
970 definições, tá? Volta ali no caput... Ele muda a definição a partir da entrada da L-7
971 ele altera a definição CONAMA 15, trocando a definição de veículo leve de
972 passageiros e de veículo leve comercial. Veículo leve de passageiros fica sendo o
973 veículo automotor com massa total de até 3856 kg e marcha em ordem de massa
974 de até 2720 kg, projeto para o transporte de passageiros e que não tenha mais do
975 que oito assentos além do assento do motorista ou seus derivados projetados para
976 o transporte de carga. E temos o § 2º: veículo leve comercial... Veículo automotor
977 não derivado de veículo leve de passageiros e com massa total máxima
978 autorizada de 3856 kg, massa em ordem de marcha até 2720 kg projetado para:
979 inciso 1 – transporte de carga (e aí tá a discussão que nós estamos tendo agora,
980 se mantém a expressão “Útil maior que mil quilos” ou não). Inciso II – Do
981 transporte de passageiros que tenha mais de oito assentos, além do assento do
982 motorista. Ou, Inciso três foi excluído... Tem algum outro? Não. Então voltando ali
983 temos o veículo comercial projetado para: transporte de carga, ou transporte de
984 passageiros e tenha mais de oito assentos, além do assento motorista. E a
985 discussão no inciso 1 é se mantém a expressão maior que mil quilos ou não.
986 CNI/Anfavea.

987

988

989 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Marco Saltini – CNI/Anfavea:
990 na realidade o veículo que o Borsari se refere é um derivado de automóvel e a
991 gente concorda que o derivado de automóvel, ele tá no § primeiro. Nós estamos
992 falando aqui dos veículos de carga não derivados de automóvel. Se ele for não
993 derivado de automóvel, projetado como veículo de transporte de carga, pode ser
994 um Furgão ou uma Pick-up, ele não enquadra no § primeiro, ele não enquadra em
995 lugar nenhum. Ele não tem capacidade de carga acima de uma tonelada, esses
996 veículos existem no mercado. Não tem capacidade de carga maior que uma
997 tonelada e eu não teria como fazer o enquadramento. Podemos dizer também que
998 a Legislação não aplica pra eles, mas eu acho que é pior né? Dizer que a
999 legislação não vai aplicar para eles. Então no nosso entendimento...

1000

1001

1002 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado
1003 Saltini. Mourão.

1004

1005

1006 **A SRª. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Carmem CESBRA/ICCT:
1007 eu queria uma explicação. Eu acho que gente esclarece um pouquinho. Esses
1008 veículos que são menores e carregam carga, eles emitem mais do que um veículo
1009 de passageiro, ou seja, porque que o projeto desse veículo cairia numa categoria
1010 em que eu estou dando um limite maior de emissão se a característica dele é
1011 muito similar a veículos do porte dele. Então eu queria entender um pouquinho
1012 essa explicação e a gente tá fazendo um corte de carga maior justamente
1013 entendendo que a emissão tem que ter uma forma, um motor maior, alguma coisa
1014 pra carregar a carga a maior e pra veículos menores eles se enquadrariam da
1015 mesma forma, mesmo que ele carregue carga da mesma forma de um veículo que
1016 carregue passageiros. Porque que o projeto teria que... Ele tá emitindo mais né?
1017 Porque que um... Esses veículos emitiriam mais e não seriam similares a esses
1018 veículos que, pra essa carga menor já têm o enquadramento?

1019

1020

1021 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado.
1022 Vou passar... Deixa ver aqui a inscrição? O Gilberto tinha pedido a palavra... Eu
1023 vou passar pro Gilberto e pro Rui... Eu só queria pedir, já que o Gilberto que vai
1024 falar na sequência, como é que isso tava nas fases anteriores? Só pra gente não
1025 perder a referência. E daí eu passo para o Gilberto e pro Rui explicarem...

1026

1027

1028 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto
1029 Ibama: Eu não pedi a palavra, mas nas fases anteriores tava em vigor a 15.

1030

1031

1032 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ou seja, não
1033 tem a expressão que tá destacada em amarelo “útil maior que mil quilos”?

1034

1035

1036 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – As outras
1037 fases não tinha alterado a Resolução 15, por isso que tava em vigor. Essa que tá
1038 trazendo agora tá alterando, é só isso.

1039

1040

1041 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então nas
1042 fases anteriores a referência era o transporte de carga. (Ponto). É isso que a
1043 gente tá falando né? Vou passar então para o Rui. Já foi feito então a explicação
1044 de um lado, vâmo ouvir a explicação do outro e vamos deliberar.

1045

1046

1047 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – O nosso entendimento é que esses
1048 veículos que não têm capacidade para transportar mais do que mil quilos, não há
1049 motivos técnicos que justifiquem ele ter um nível de poluentes maior. O que eu... A
1050 gente, aproveitando aí a preocupação da Anfavea, e parece pertinente, a gente
1051 pode então alterar o § primeiro, também incorporando não somente os veículos
1052 derivados de passageiros, mas também os não derivados de passageiros, né? Eu
1053 acho que com isso fecha a questão e eles passam a ser classificados e devem
1054 atender os limites de veículos leves.

1055

1056

1057 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – “Vâmo”
1058 fazer então a redação. Cópia e cola embaixo. Oi? Só um minuto, “perai”. Vamos
1059 por partes. Deixa só, vâmo colocar em tela a proposta que o Rui fez.
1060 Rui, como é que ficaria a redação?

1061

1062

1063 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui – Cetesb: no parágrafo primeiro nós
1064 temos: veículo automotor com massa máxima de 3856 kg e ordem de marcha de
1065 até 2720, Projetado para transporte de passageiros e que não tenham mais do
1066 que oito acentos, além dos seus derivados projetados, né? Poderíamos colocar...

1067

1068

1069 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Calma,
1070 calma, calma, só um minuto Rui. Tem o “além do acento do motorista”, precisa ler
1071 exatamente, senão ele acha que você tá excluindo essa parte. Fica o além do
1072 acento do motorista, aí depois que vem a sua inclusão, é isso?

1073

1074

1075 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Só um minuto que eu, eu me perdi aqui.

1076

1077

1078 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Quando ler
1079 lê tudo, senão a gente acha que tá excluindo o que você não leu.

1080

1081

1082 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Pode... Eu colocaria veículos leves...

1083

1084

1085 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ou então
1086 você fala assim: após a palavra tal, acrescenta...

1087

1088

1089 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Borsari – Cetesb: E demais veículos
1090 não abrangidos pelo § 2º.

1091

1092

1093 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – É isso? § 2º
1094 abaixo. Podia ser de outro artigo, ou deste artigo, pra padronizar: deste artigo.
1095 Pergunto à CNI/Anfavea se esse texto recepciona a preocupação que foi
1096 externada. Então enquanto a CNI/Anfavea discute, eu vou passar pro Fábio que
1097 pediu a palavra.

1098
1099

1100 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Na verdade era
1101 apenas uma proposta de redação parecida até com a que acabou saindo, né?
1102 Seria: além do acento do motorista... Não vou nem fazer uma outra proposta...

1103
1104

1105 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Fala mais
1106 perto do microfone Fábio, tô com dificuldade de te ouvir, peço silêncio aos demais,
1107 por favor.

1108
1109

1110 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Não precisa nem
1111 fazer uma nova proposta, era só uma sugestão caso a Cetesb queira incorporar. A
1112 minha ideia era colocar, tirar até a questão de derivado ou não. “Além do assento
1113 do motorista e demais veículos não abrangidos pelo § 2º”. Eu não sei se a Cetesb
1114 concorda. Eu acho que simplifica a frase e tira a questão do veículo, se é
1115 derivado, se não é derivado...

1116
1117

1118 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – repete, por
1119 favor, Fábio, onde que é a inserção?

1120
1121

1122 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Apenas retirar essa
1123 parte de: ou seus derivados projetados para o transporte de carga. Então fica...

1124
1125

1126 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Deixa
1127 tachado então por enquanto. Vâmo ler como é que... A Cetesb concorda com a
1128 redação?

1129
1130

1131 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Então, tendo em vista que hoje é difícil a
1132 gente entender essas derivadas, porque os veículos hoje têm um grau de
1133 complexidade que você não sabe direito se é um veículo ou se é um... Né? É um
1134 mix de produtos muito complexos de entender e saber do quê tá derivando do quê
1135 né? Então eu concordo bastante com essa proposta aí dada pela ANAMA que
1136 acaba com essa... Com essa “nuvem” que existe sobre a procedência dos
1137 veículos.

1138

1139 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado.
1140 Então vamos ler aí pra ver como é que ficou. A definição de veículo leve de
1141 passageiros passaria a ficar: veículo automotor com massa total máxima de até...
1142 Silêncio por favor, Sr. Olímpio, já é a terceira vez que eu peço silêncio para o
1143 senhor. Veículo leve de passageiros - § primeiro: Veículo automotor com massa
1144 total máxima de até 3856 kg. E massa de ordem de marcha de até 2720 kg,
1145 projetado para o transporte de passageiros que não tenha mais que oito assentos,
1146 além do assento do motorista e demais veículos não abrangidos pelo § 2º deste
1147 artigo. Pergunto à CNI/ ANFAVEA se há concordância com essa redação?

1148

1149

1150 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Marco Saltini – CNI/Anfavea:
1151 não atende porque não está escrito em nenhum lugar nenhuma aí que esse
1152 veículo transporta carga. "Projetado pelo transporte de passageiros que não
1153 tenham mais que oito assentos além do assento do motorista, demais veículos não
1154 abrangidos pelo § 2º", então ele tá tirando o veículo de carga que é o § 2º. Então o
1155 veículo de carga de novo continua fora. Esse é o primeiro ponto. O segundo ponto
1156 que a gente tem que entender é o seguinte: talvez a gente esteja confundindo aqui
1157 as Pick-ups pequenas derivadas de automóveis. Esse veículo é um veículo maior,
1158 com uma tara maior, com uma demanda de energia maior e, portanto, eu não
1159 consigo enquadrar ele como automóvel de passageiro. A verdade é essa. A gente
1160 pode fazer o que a gente quiser, mas eu não tenho como fazer isso. Ah eu tenho
1161 diferença de motorização que poderia me permitir. Quando eu tenho uma
1162 diferença de motorização dessa, ele já tá enquadrado lá. Então de alguma forma
1163 nós tômo de novo, praticamente a gente vai excluir esses veículos do mercado.

1164

1165

1166 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Não, vão
1167 trabalhar de forma propositiva. Vocês então continuam apresentando a proposta
1168 de retirar a expressão "Útil maior que mil quilos" do inciso I do § 2º é isso?

1169

1170

1171 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – É isso.

1172

1173

1174 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – OK. Retorno
1175 à Cetesb. Não houve concordância com a proposta nova pro § primeiro.
1176 CNI/Anfavea.

1177

1178

1179 **O SR. MARCUS VINÍCIUS POLIGNANO (Instituto Guaicuy Sos Rio das**
1180 **Velhas)** – Marcus Vinicius, CNI/Anfavea. Os veículos que o Saltini mencionou são
1181 os veículos de carga, eles são classificados no código de trânsito como veículos
1182 de carga. Então eles não podem ser veículos de passageiros. Se eu tenho um
1183 furgão pequeno... Dar um exemplo pra vocês; Um Cangoo, ou alguma coisa nesse
1184 segmento que é um veículo urbano, ou da concorrência, ou seja, de qualquer

1185 outra montadora que carrega ai entre 650kg 700kg. Que é um veículo de carga,
1186 esse veículo não é compreendido aqui. Então, porque ele não é um veículo de
1187 passageiro e quando eu vou classificar ele no CTB que é o Código de Trânsito,
1188 não tem como classificar ele como passageiro, é uma veículo de carga.

1189

1190

1191 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Rui.**

1192

1193

1194 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** Concordo com a proposição dada pela
1195 Anfavea, de fato ele continua sendo um veículo de carga, ele só não precisa emitir
1196 mais por isso... Essa é a questão. Eu acho que uma coisa é a classificação que se
1197 dá dentro do (...) e outra coisa é o que vai acontecer lá no Denatran, eles não
1198 precisam estar necessariamente alinhados. Como pra atender aí a demanda da
1199 Anfavea, eu colocaria lá no... Na primeira linha... Onde é que tá? Na segunda
1200 linha: para transporte de passageiros ou cargas, né? Eu acho que isso contempla
1201 aí a preocupação da Anfavea.

1202

1203

1204 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Pergunto à
1205 CNI/Anfavea se a proposta atende? Saltini.

1206

1207

1208 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea) –** Marco Saltini – CNI/Anfavea:
1209 não, continua não atendendo. A gente entende o seguinte, vou responder agora
1210 diretamente a colocação do Rui. Esse veículo é um veículo de carga, vâmo pegar
1211 um comparativo: o automóvel leva, a grosso modo, 400kg de carga. Aqui nós
1212 estamos falando, vâmo pegar o carro maior que eu poderia ter que atingiria, por
1213 exemplo, 950kg porque se fosse acima de 1000kg eu não “taria” brigando aqui
1214 né? Se fosse acima de 1000kg eu teria aceito a proposta que foi colocada e
1215 votada e aprovada ontem... 950kg... Eu tenho um carro com (?) maior, eu tenho
1216 um carro com maior uso de energia, eu não consigo enquadra ele como
1217 automóvel... Ele não é um automóvel. Por mais que a gente queira que ele emita
1218 igual um automóvel, ele não é um automóvel. Não é assim que funciona.
1219 Infelizmente não é assim... A carga dele é maior, ou seja, eu entendo aqui as
1220 opções que a gente tenha, mas a gente tem que trabalhar com um mínimo de
1221 realidade.

1222

1223

1224 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Eu vou
1225 passar pro Fábio que está inscrito e vou encaminhar pra votação. Eu acho que as
1226 questões estão colocadas, o que a CNI/Anfavea coloca é pertinente, a gente não
1227 deveria encaminhar para a plenária uma proposta que não abrange uma categoria
1228 que existe, né? Acho que não faz sentido. Ao mesmo tempo eu entendo a
1229 preocupação manifestada pela Cetesb em relação ao confimo das emissões
1230 desses veículos. Temos que... Buscamos aproximar as redações. Até o momento

1231 não conseguimos. Curiosamente conseguimos aproximar em assuntos de muito
1232 maior complexidade ontem, né? Mas temos que finalizar esse item da pauta
1233 porque ainda temos a proposta de motos. Então eu vou passar pro Fábio.
1234 Enquanto o Fábio faz a sua colocação eu peço que a Cetesb e a Anfavea faça
1235 uma última reflexão pra verificar alguma possibilidade de convergência e não
1236 havendo colocamos em votação. Fábio.

1237

1238

1239 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio Branco -
1240 Anamma: A preocupação aqui, que eu tô entendendo é a questão de você pegar,
1241 por exemplo, um Hilux que acaba sendo usada não como veículo de carga, mas
1242 como veículo de passageiro na maior parte do caso. Um (?) eu não sei como é
1243 que ficaria classificado, se realmente cairia como comercial também. Automóvel?
1244 Mas, enfim, as Pick-ups que são de uso tipicamente de passageiros são usadas
1245 como veículos de passageiros normalmente porque não carregam mais de mil
1246 quilos, não sei se mil pode ser 800, enfim, tem que definir qual o valor certo. E
1247 deixar passar como veículo comercial de carga que emite mais. A proposta aí feita
1248 pelo Rui me parece bem razoável, talvez a redação tenha ficado um pouco
1249 confusa: “transporte de passageiro ou cargas”, poderia votar talvez para sanar
1250 isso, voltar à redação original, “transporte de passageiro que não tenham mais que
1251 oito acentos” e no final, na inserção que foi feita: “e demais veículos de carga não
1252 abrangidos pelo § 2º” eu acho que fica uma redação mais simples, mais direta e
1253 mais inteligível.

1254

1255

1256 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Cê tem algo
1257 mais a colocar? O Gabriel tem. Vâmo registrar? Repete por favor, pausadamente.

1258

1259

1260 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Caso a Cetesb
1261 concorde.

1262

1263

1264 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Não, vâmo
1265 colocar ali como a Anamma, estamos fazendo um esforço de aproximar. Repete
1266 por favor, Fábio.

1267

1268

1269 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Então tirar ali, ficou:
1270 “para transporte de passageiros”... Tira o: “ou cargas” que tá em seguida... Que
1271 não...

1272

1273

1274 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Acho que sai esse
1275 “e” também, né? Ah não, deixa o “e”.

1276

1277 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – “Que tenham mais
1278 de oito acentos além do acento de motorista e demais veículos”... Aí sim: “De
1279 carga não abrangidos pelo § 2º”.

1280

1281

1282 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Demais
1283 veículos... Na última linha. Na última linha, depois de veículos, de carga...

1284

1285

1286 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Não sei se é “de
1287 carga” ou se é “comerciais”...

1288

1289

1290 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** –... E veículos
1291 de carga, né? Acho que pode tirar o “demais”... Então a proposta que a Anamma
1292 tá trazendo é: “Veículo leve de passageiros, veículo automotor com massa total
1293 máxima de até 3856 kg e massa em ordem de marcha de até 2720 kg, projetado
1294 para o transporte de passageiros e que não tenha mais que oito acentos além do
1295 acento de motorista e veículos de carga não abrangidos pelo § 2º desse artigo”. O
1296 § 2º vai tratar de veículo leve comercial e com essa redação, entendendo a
1297 proposta da Anamma poderíamos tirar a expressão que tá ali em amarelo, “útil
1298 maior que 1000kg”, A pergunta seria à Anfavea se há concordância com essa
1299 proposta e se há concordância com essa proposta e à Cetesb também. Rui.

1300

1301

1302 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – A Cetesb retira a proposta dela.

1303

1304

1305 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então
1306 retiramos a de cima, é isso? Como foi apresentado agora, a gente não deliberou, é
1307 só apagar, tá? E, com isso Rui a Cetesb concorda embaixo em retirar a expressão
1308 “Útil maior que 1000kg”? Mantém? OK. A pergunta seria à Anfavea, se a proposta
1309 atende?

1310

1311

1312 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Marco Saltini CNI/Anfavea:
1313 eu perdi aqui se ficou uma proposta CNI/Anfavea, porque a proposta nossa era
1314 aquela retirada, eu não sei se...

1315

1316

1317 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ainda não
1318 tem porque a gente tava buscando uma forma do corrigir o problema no parágrafo
1319 primeiro... Ainda não tem. A minha dúvida é: com essa nova redação apresentada
1320 pela ANAMMA e com a redação que já estava em tela, atende a preocupação ou
1321 continua não atendendo?

1322

1323 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Não. Não atende. Não
1324 atende. Nós estamos enquadrando como veículo de passageiro um carro que não
1325 é veículo de passageiro. Nosso entendimento, a gente saiu de uma situação onde
1326 não havia enquadramento para uma situação que eu enquadrei ele numa situação
1327 que eu vou “matar” o veículo.

1328

1329

1330 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – OK.

1331

1332

1333 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Então eu prefiro
1334 colocar proposta CNI/Anfavea que é o inciso um sem a carga útil de 1000kg.
1335 Obrigado.

1336

1337

1338 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Registra ali
1339 embaixo então...

1340

1341

1342 **O SR. LUIZ ERNESTO BORGES DE MOURÃO SÁ – SUPLENTE (SESBRA)** –
1343 Questão de ordem, senhor coordenador.

1344

1345

1346 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Questão de
1347 ordem.

1348

1349

1350 **O SR. LUIZ ERNESTO BORGES DE MOURÃO SÁ – SUPLENTE (SESBRA)** –
1351 Nós estamos num ponto da discussão em que nós acordamos que não haveria...
1352 O que foi aprovado foi aprovado. Então nós temos duas situações bem claras.
1353 Gostaria que a CNI prestasse muita atenção. Eu acho que a questão trazida é
1354 uma questão pertinente. Eu acho que a gente poderia acomodar essa questão
1355 efetivamente com a solução da que vem... Ou então a gente deixa como está.
1356 Porque foi aprovado como está. Desta forma. Isso está aprovado. Esse e
1357 aprovado o outro. Eu acho que a questão é pertinente, a gente pode votar a
1358 redação daquele artigo, mas eu acho que a gente vai infringir duas vezes as
1359 nossas próprias regras pra resolver isso... Então eu acho que a gente tem que
1360 chegar num acordo que vai ser bom pra todos os lados, senão a gente tá
1361 contrariando nossos próprios interesses. Eu acho que temos que acomodar o
1362 interesse. De todo, não só da CNI.

1363

1364

1365 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Conselheiro
1366 Mourão eu agradeço. Só esclarecendo por quê que a gente tá tendo essa
1367 discussão aqui. Claro que foi... Não votado novamente que foi deliberado, isso é
1368 verdade. Mas nós combinamos se ao final faríamos alguma verificação, algum

1369 erro... Contradição a ser sanado. Por isso que nós reabrimos, porque... Calma, por
1370 favor, porque foi trazido à mesa uma colocação da Anfavea que havia uma classe,
1371 uma categoria de veículos, que não estava abrangido na resolução. Então a mesa
1372 entendeu eu houve uma omissão e voltamos a discutir. Não estamos rediscutindo
1373 itens aprovados. Só pra deixar claro que é sutil a diferença.

1374

1375

1376 **O SR. LUIZ ERNESTO BORGES DE MOURÃO SÁ – SUPLENTE (SESBRA) –**
1377 Não. Não. Na verdade nós estamos rediscutindo alguns itens aprovados, sim. E se
1378 houver, em função disso. E não qual o item aprovado. Então a gente tem que...
1379 Pra gente entrar em negociação, tem que ser interesse pros dois lados, ou seja,
1380 tem que haver sessão. Eu entendo que é uma questão que tem que ser resolvida,
1381 mas não da forma que só um lado quer. Só isso.

1382

1383

1384 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigado
1385 Conselheiro. CNI/Anfavea.

1386

1387

1388 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea) –** Marco Saltini – CNI/Anfavea:
1389 eu só queria esclarecer e aí eu pediria que o Conselheiro (?) me ouvisse... São
1390 duas coisas aqui, de fato. Eu concordo e eu não pedi pra “re-voltar” nada. Eu só
1391 queria lembrar o que aconteceu ontem de manhã: a Anfavea concordava com o
1392 texto original. Portanto nós não apresentamos nenhuma emenda no texto porque
1393 o texto original era o que nós entendíamos que estava de acordo. Eu fiz... Se a
1394 gente buscar as notas nós vamos ver isso ontem. O presidente inclusive inventou
1395 de falar porque já tinha passado, já tinha votado. Como havia uma proposta que
1396 alterava o texto original e ela foi aprovada e isso gerou um problema... Eu na hora
1397 interpelei e foi dito: não. Foi votado, foi votado, a Anfavea deveria ter mandado
1398 uma emenda e a minha justificativa foi: eu não poderia mandar uma emenda para
1399 um texto que eu concordo. Como é que eu vou alterar o texto que eu já concordo?
1400 É um pouco diferente de fazer uma nova votação, queria deixar claro. Eu queria
1401 também fazer um alerta pelo seguinte: nós estamos alterando a 15. A partir da
1402 publicação a 15 estará alterada. Nós acabamos de, algumas montadoras, de
1403 lançar produtos de acordo com a ‘15’ atual, não alterada. Alterou aqui, perdi um
1404 projeto. O veículo vai ter que ser reenquadrado, fatalmente eu vou ter que fazer
1405 um novo desenvolvimento. Então eu faço um alerta aqui... Talvez valha a pena
1406 que a gente altere aqui pra essa nova redação da ‘15’ vigorar a partir da fase L-7,
1407 caso contrário, o que hoje acabou de ser aprovado, pelo Ibama, Cetesb, o
1408 fabricante perdeu todo o investimento que ele fez vai jogar no lixo e vai perder o
1409 produto. Eu acho que a gente tem que ter responsabilidade aqui também quando
1410 a gente tomar as decisões.

1411

1412

1413 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Eu vou
1414 passar pra uma intervenção da Adriana. Na verdade ela vai fazer uma colocação,
1415 numa reflexão, né? Adriana.

1416

1417

1418 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Eu tô aqui
1419 ouvindo... A gente tá fazendo uma mexida aqui, tá me dando um estranhamento e
1420 uma possibilidade de causar uma insegurança jurídica. Porque você tá mexendo
1421 em alguma coisa que já foi colocada e que te impactos. E a gente tá fazendo isso
1422 num final de discussão, num momento em que a gente tem uma questão de motos
1423 (que eu tô preocupada com moto), os elementos não tão colocados e a gente não
1424 tem clareza sobre isso. Tá gerando uma insegurança. A gente precisa entrar nisso
1425 agora, porque da maneira que a gente tá fazendo, vai virar um debate infundável.
1426 Realmente queria levantar essa preocupação.

1427

1428

1429 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então eu
1430 passo pro Gilberto, Lacava e a gente encerra, mas esse ponto eu gostaria de
1431 concordar com a Adriana, porque não é um comando que a gente tá inaugurando
1432 aqui nessa Resolução. A gente tá alterando uma definição de uma outra
1433 Resolução e isso produz efeitos sobre questões que já estão em curso. Então
1434 assim, se não for uma necessidade muito premente eu pediria à Cetesb pra rever
1435 a posição, se isso é realmente necessário porque não é só a alteração daqui pra
1436 frente. É alteração de coisas prá trás também. Isso pode inclusive gerar questões
1437 na Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos, além do fato de configurar uma
1438 categoria não abrangida com essa alteração. Então eu passo para o Gilberto e
1439 depois pro Lacava pra gente poder encaminhar pra votação.

1440

1441

1442 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto
1443 Ibama: eu vou medir bem aqui as palavras do que eu vou dizer por que essa é
1444 uma discussão que apesar da parecer somente a discussão de um nome é uma
1445 discussão bastante antiga. Isso tem a ver com a peculiaridade do mercado
1446 nacional onde você pode ter em veículo que tem uma capacidade maior de carga,
1447 mas ele também é um veículo destinado ao uso comum de passageiros. Só que
1448 quando a gente traz isso para a questão das emissões, sempre forma uma
1449 discussão limítrofe. Pode ser que seja considerado leve como de carga como
1450 comercial ou de passageiros. O grande... A grande questão é que existem
1451 grandes seguimentos de veículos que exploram essa questão do transporte da
1452 carga muito maior que um veículo 1.0 e tudo mais e que tenha ali um uso de
1453 enquadramento pelo Código de Trânsito como potencial para carregar carga,
1454 então é uma discussão bastante antiga, né? É muito comum aqui eu vi que existe
1455 esse embate porque você tem uma necessidade comercial que não é ditada pelas
1456 regras ambientais e você tem a questão do controle onde você observa que
1457 veículos que têm uma capacidade de carga um pouco mais emite um pouco mais.
1458 Então, assim, não é uma questão trivial. Já em várias vezes o Ibama já se

1459 posicionou pra não mexer na Resolução 15, pois o transporte de cargas do jeito
1460 que estava ele já atendia, ele conseguia dar um enquadramento e a gente
1461 obviamente buscou o refinamento, né? Quando a Cetesb comentou que seria
1462 1000kg. Era com a tentativa de fazer um refinamento, de estabelecer uma linha de
1463 corte. Eu acho que essa linha de corte ela não tem ampla aceitação no mercado,
1464 nos interessados. A gente conversa com vários Fóruns de área automotiva, não
1465 tem um consenso num proposta de medida, mas o fato é que a carga ela, seria
1466 desejável que ela fosse estabelecida. E... Bom, a gente não tem outra solução a
1467 não ser, u a gente vai “prum” caminho aí agora de enquadrar todo mundo como
1468 veículo leve – passageiro, ou buscar aí uma medida que seja um meio termo, uma
1469 ponderação, né? A gente tem aqui valores, eu não sei se a Câmara permitiria,
1470 mas...

1471

1472

1473 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ela vai
1474 complementar e eu já passo o...

1475

1476

1477 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Vou concluir o
1478 raciocínio né? Talvez o que a gente pudesse estabelecer é justamente o
1479 transporte de cargas de 800 quilos. Talvez fosse mais aí vindo aqui do controle
1480 estatístico que a Cetesb tem.

1481

1482

1483 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – A Adriana
1484 pediu complementação.

1485

1486

1487 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Poderia
1488 complementar? É só para complementar o meu raciocínio. Saltini, o que me ocorre
1489 é assim a gente está tentando uma acomodação... Saltini, uma acomodação... só
1490 pra fazer uma complementação do meu raciocínio, a gente tá tentando fazer uma
1491 acomodação de uma situação, do cara que compra um veículo pra carga, mas ele
1492 faz um uso urbano sem carga de passeio e aí a gente tá mexendo na 015, tá. Só
1493 que quando você mexe na 015 você tem as situações atuais que são movidas
1494 pela 015 e que vão ter uma modificação. E aí como é que fica aquela situação de
1495 quem foi impactado por essa alteração. Vai ter uma repercussão jurídica nisso e é
1496 isso que tá dando a insegurança. Então eu tô achando mais prudente a gente não
1497 fazer isso agora nesse momento entendendo que tem esse problema, faz com um
1498 pouco mais de cautela, vê qual seria uma solução possível e tem ainda o Foro da
1499 Plenária, mantendo a redação aqui original. É claro que a gente percebe e sabe
1500 que tem um problema, não tô desmerecendo o problema, só que a solução a ser
1501 dada aqui, tá me parecendo açodada.

1502

1503

1504 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Saltini,
1505 depois Lacava que já tava inscrito, só porque foi endereçada uma questão.

1506

1507

1508 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Saltini – CNI/Anfavea: Eu
1509 acho que o ponto que a Adriana coloca pra mim é uma coisa bastante crítica de
1510 fato. E eu falei agora há pouco. Nós temos produtos homologados, estão em vigor
1511 no momento em que eu modifico a 15 eu mudo a definição... Eu mudei... Eu
1512 reclassifiquei o produto. E eventualmente são investimentos que foram feitos e eu
1513 não tenho mais como recuperar isso aqui, eu vou ter que partir do zero ou parar
1514 de produzir. A rigor, publicado isso aqui eu vou ter que parar de produzir. Então
1515 qualquer modificação que a gente faça da definição, eu acho que precisaria ficar
1516 bem claro, que ela só valeria a partir da fase L-7. Qualquer modificação que seja
1517 feita. Eu concordo que talvez a gente precise de mais tempo pra maturar, a gente
1518 pode chegar, conversar e tentar chegar num acordo pra evitar isso. Lembro a
1519 vocês só o seguinte, nos interiores, muitos caminhoneiros vão à missa dia de
1520 domingo de caminhão, tá? Só pra gente falar que eu costumo ouvir aqui que se
1521 compra veículo de carga pra passear. É inegável, eu não posso dizer que não eu
1522 estaria mentindo se dissesse que não, mas muitas vezes as pessoas também só
1523 conseguem comprar um produto que ele trabalhe durante a semana e passeie no
1524 final de semana. Talvez a gente só tá vendo ele passear e não tá vendo ele
1525 trabalhar, mas esses veículos são feitos pra transportar carga. Eu tenho um amigo
1526 que tem uma Pick-up o pai dele diz assim: “Ah, você adora ficar transportando
1527 vento”. Então cê fala assim... Eu não discuto aqui distorções que possam haver no
1528 mercado. Eu entendo a preocupação. Então eu digo: é lícito, a gente tá discutindo,
1529 tá debatendo... Só que eu falo a gente precisa também avaliar alguma coisa que
1530 não cause impacto demasiado aquilo que a gente faz e que pode provocar
1531 proporções. Eu acho que a Adriana levanta um ponto que é... Imagina, se a gente
1532 mudar isso aqui hoje... O fabricante vai continuar produzindo e amanhã ele
1533 teoricamente tem que parar de vender... Ele vai entrar na Justiça contra isso. Eu
1534 acho que esse é o pior dos mundos, a gente passou recentemente por uma
1535 situação do programa (...) institucionalizado foi ruim pra todo mundo, pra todos
1536 nós. A verdade é que o tempo que a gente gasta ele é grande aqui, mas a gente
1537 sai daqui com o compromisso de todo mundo fazer a sua parte e cumprir com
1538 aquilo que foi pactuado aqui, independente se a gente goste ou não goste a gente
1539 tem que cumprir o quê que tá pactuado aqui.

1540

1541

1542 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado
1543 Saltini. Lacava, depois Mourão e a gente encerra as inscrições pra gente poder
1544 votar.

1545

1546

1547 **O SR. CARLOS IBSEN VIANNA LACAVA (Cetesb)** - Eu, a minha proposta eu
1548 acho que vai mais ou menos na linha do que tá propondo a Anfavea e
1549 contemplando a necessidade apresentada aqui pelos Órgão ambientais. O quê

1550 que acontece... Não é, todo mundo sabe, a proposta inclusive lá no final da L-8 é
1551 que a gente não tenha diferenciação de emissão entre veículos comerciais e
1552 veículos de passeio. Então, não é razoável, me parece, que veículos pequenos
1553 com capacidade de carga baixa continuem tendo emissões mais altas, sobretudo
1554 porque eles têm um uso muito intensivo nos ambientes urbanos. É o caso citado
1555 aqui pela Cangoo. O que eu acho que a gente poderia fazer de fato é determinar
1556 esse limite de mil quilos, ou um limite pra você diferenciar de fato um veículo que
1557 teria permissão para emitir um pouco mais nesse período de transição, até que se
1558 unifique lá na frente, mas que de fato passe a valer a partir de 2022, que é a
1559 entrada da fase L-7 (...). Se já não tiver contemplado essa questão de valer só a
1560 partir da L-7 caput desse artigo, que então se introduza esse comando.

1561

1562

1563 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então vâmo
1564 verificar o caput. 'A partir da entrada em vigor da fase Proconve L-7, os parágrafos
1565 primeiro, segundo e terceiro do artigo primeiro da Resolução CONAMA 15 passa a
1566 vigorar com a seguinte redação'... Então o caput já dá um comando temporal.
1567 Então há uma sugestão aqui de, aí (...) ali embaixo, para os veículos da fase... É.
1568 Lembra de sugerir...

1569

1570

1571 **A SRª. MARÍLIA PASSOS TORRES DE ALMEIDA (MMA)** – Gente, a alteração
1572 da '15' só vale a partir de 2022. Por quê? A partir da entrada em vigor, ou seja, o
1573 que tá sendo produzido agora se aplica à 15. O que nós "tamos" falando aqui,
1574 dessas definições e dessa alteração da 15 é a partir de 2022. Então quem tá
1575 produzindo hoje já sabe que a partir de 2022 a classificação dos veículos vai ter
1576 que atender a isso aqui, mas o que já foi produzido ontem, o que tá sendo
1577 produzido hoje, não entra nisso. Isso vale pro que tá sendo produzido, ou seja, a
1578 questão temporal tá contemplada no caput "a partir da entrada em vigor", ou seja,
1579 quem tá lá produzindo vai tá olhando pra isso.

1580

1581

1582 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Peço a
1583 manifestação da Anfavea.

1584

1585

1586 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Marco Saltini – CNI/Anfavea:
1587 eu concordo que agora a gente se ateve muito aos detalhes técnicos e o que a
1588 gente queria já tá lá. Então isso dá segurança jurídica ao que, a gente continua
1589 entendendo que talvez precise evoluir nessa discussão. Reavaliar porque é uma
1590 realidade esses veículos no mercado. Tentar minimizar a questão que é colocada
1591 pelo lado ambiental. Precisamos evoluir essa discussão mais pra frente, mas eu
1592 acho que a garantia de que só vale a partir do L-7 eu acho que realmente...

1593

1594

1595 **A SR^a. MARÍLIA PASSOS TORRES DE ALMEIDA (MMA)** – Só mais um
1596 pergunta. Aqui nós... Com a questão do Caput a gente vence essa questão do
1597 retroagir, mas eu fiquei com uma preocupação ainda né, sobre a questão do que
1598 foi colocado aqui pela Anfavea de que nós teríamos uma classe de veículos que
1599 estaria de fora. Isso realmente procede? Aí a gente poderia adotar a proposta da
1600 ANAMME em termos de redação. Pode ser isso? Entendeu?

1601

1602

1603 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Marco Saltini – CNI/Anfavea:
1604 A questão do enquadramento mantido que foi votado ontem continua existindo.
1605 Então eu tô entendendo que vai... Por isso é que eu...

1606

1607

1608 **A SR^a. MARÍLIA PASSOS TORRES DE ALMEIDA (MMA)** – Aí a gente poderia
1609 ter a proposta da ANAMMA pra não ter aquela separação. Não é isso?

1610

1611

1612 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Deixando
1613 mais claro Saltini, o que a Marília perguntou agora se a proposta ANAMMA
1614 apresentada agora substituindo o § primeiro, mantendo a redação anterior, né?
1615 “Útil maior que mil quilos”, é isso? Em conjunto, se isso atende à necessidade que
1616 vocês manifestaram.

1617

1618

1619 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Marco Saltini – CNI/Anfavea:
1620 Enquadra o veículo. A gente continua não concordando porque nós entendíamos
1621 que era melhor tirar simplesmente a expressão “maior que mil quilos”, mas ele
1622 está enquadrado.

1623

1624

1625 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – A
1626 preocupação era ter alguma categoria que não tivesse abrangida, isso então está
1627 superado. Então, o encaminhamento vai ser pela proposta da ANAMMA, né? Que
1628 ela, se vitoriosa, substitui a proposta de ontem. Pergunto à CNI/Anfavea se ainda
1629 vai manter essa outra proposta do “útil maior que mil quilos” pra votação se vocês
1630 retiram? Pra gente poder concluir...

1631

1632

1633 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Eu diria assim que a gente
1634 pode até votar, mas “vâmo” perder, então eu acho que é perder tempo... Perder
1635 tempo, eu acho que a gente chegou no ponto que fez o enquadramento do
1636 veículo.

1637

1638

1639 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Que era a
1640 principal preocupação que vocês trouxeram.

1641 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Era a preocupação principal.
1642 A gente continua entendendo que talvez a gente tenha aqui nos próximos...
1643 Semanas, meses, que talvez a gente tenha que discutir um pouco mais a linha de
1644 corte, se é essa mesmo. O quê que atende o lado ambiental e possa continuar
1645 atendendo o nicho de mercado que existe. Eu acho que a gente discute mais pra
1646 frente. Obrigado.

1647

1648

1649 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então pra
1650 registrar... Adriana...

1651

1652

1653 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Então só pra
1654 registrar eu acho que realmente a insegurança jurídica que eu tinha falado, não
1655 existe. É porque a gente tava pensando se lembrar da redação do caput. Que
1656 bom. Tá tudo certo.

1657

1658

1659 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – OK. Então,
1660 vou colocar em votação a proposta apresentada pelo ANAMMA, substitutiva ao
1661 parágrafo primeiro: veículo leve de passageiro então, na Resolução 15 passa a ter
1662 a seguinte definição: 'Veículo automotor com massa total máxima de até 3856
1663 quilos e massa em ordem de marcha de até 2720 quilos, projetado para o
1664 transporte de passageiros e que não tenha mais que oito assentos além do
1665 assento do motorista e veículos de carga não abrangidos pelo § 2º deste artigo'...
1666 Em votação, os membros da Câmara favoráveis à redação em tela eu peço que se
1667 manifestem. Um dois, três, quatro, cinco, seis, sete, oito, nove. Nove votos.
1668 Aprovado. Contei. Proposta aprovada. Então fica superada a anterior. E uma
1669 abstenção. Obrigado Renato. OK. E agora para finalizar, a CNI manteve uma
1670 proposta de substitutivo ao inciso um do § 2º, vou colocar em votação a proposta
1671 do CNI. Aqueles que são favoráveis à proposta do CNI, eu peço que se
1672 manifestem. Dois votos. Contrários: sete. Não, vâmo lá, dois votos... Vâmo lá,
1673 votos contrários: dois, quatro, seis, sete. Sete votos contrários. Abstenções: uma.
1674 Rejeitada a proposta CNI. Senhores e senhoras nós já fizemos no início uma
1675 verificação de todo o texto para verificar se existia ainda alguma penitência de
1676 deliberação. Não encontramos. Pergunto à Câmara Técnica se há algum outro
1677 ponto a considerar? Vanderlei.

1678

1679

1680 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Não. Pode ficar tranquilo... Vanderlei –
1681 CNI: na verdade, a Resolução é muito longa. Ela tem várias remissões a
1682 parágrafos e artigos. Uma questão que talvez a gente tenha que olhar novamente
1683 Adriana é com a Resolução limpa, tá? Como é que gente pode fazer pra ela
1684 chegar corretamente na Câmara Jurídica, tá? Dava vista que o tempo que nós
1685 tivemos de ontem pra hoje foi curto e essa é consulta que eu falei a você em
1686 relação a essa questão de remissões. Só isso. Não tem nada de oposições novas.

1687 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Então, a
1688 Marília já tinha pensado, a solução ela tinha dado. Nós vamos... o Juan e o
1689 Henrique vão fazer essa revisão, mas nós duas vamos fazer depois para olhar
1690 essas remissões e olhar isso direitinho, já posso adiantar uma outra questão? Da
1691 próxima? O quê que, qual é a nossa proposta? Nós vamos começar agora moto, e
1692 nós temos um período pequeno para moto e vamos ter que agilizar. Nós temos
1693 uma pequena margem de uma segunda, de uma próxima reunião para esta
1694 Câmara, mas existe uma única alternativa, que é cinco de novembro, é uma
1695 segunda-feira, não é bom para um monte de gente, a gente sabe disso, depois do
1696 feriado do primeiro, mas não existe outra alternativa, porque nós temos que dar os
1697 cinco dias úteis para a reunião da CTAJ. Então assim, nós vamos fazer essa
1698 revisão, a gente manda para todo mundo, recebe ainda alguma coisa e no limite,
1699 limite, tem a reunião do dia cinco, ainda para acertar alguma coisa polêmica, tá?
1700 Então, já adianto isso, a convocação para a reunião do dia cinco só pode sair ao
1701 final de hoje, mas já estaria todo mundo pré-convocado oralmente. Um dia.
1702 Porque o quê que acontece, se faz no seis, eu já deixei de ter os cinco dias úteis
1703 para a CTAJ, então não tem como ser os seis, é só o cinco. Tá?

1704

1705

1706 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Certo. Algum
1707 outro comentário? Então, está aprovada a proposta para as fases L7 e L8,
1708 parabéns a todos. (*Palmas!*). Bem, o passo, restituo a coordenação dos trabalhos,
1709 a nossa presidente, Zilda Veloso, para iniciar a proposta da fase M5. Recesso de
1710 cinco minutos.

1711

1712

1713 (*Pausa*).

1714

1715

1716 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
1717 Vamos retomar gente? Vamos retomar o assunto? Agora é a terceira resolução
1718 sobre o PROCONVE, é a que trata do programa de controle da poluição do ar por
1719 motocicletas e veículos similares, o PROMOT. Eu vou passar, primeiramente, eu já
1720 tive uma consulta, e eu acho pertinente a indústria, a CNI tem, por meio da
1721 Abraciclo algumas sugestões ao texto e me pediu alguns minutos, eu vou dar 10
1722 minutos para eles fazerem uma sustentação das propostas que eles vão introduzir
1723 ao texto. Correto? Vamos ser bem objetivos para a gente poder... aí depois a
1724 gente abre a leitura aí leitura, item por item, e já começa, quem sabe até deliberar.
1725 Wanderley.

1726

1727

1728 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Bom dia, Doutora
1729 Zilda. Eu vou passar aqui aos nossos colegas da Abraciclo, para fazer a
1730 sustentação das propostas de modificação do texto base.

1731

1732

1733 **O SR. PAULO S. TAKEUCHI (Abraciclo)** – Obrigado, Presidente. Bom, bom dia a
1734 todos. Meu nome é Paulo Takeuchi, e assim como os meus colegas, estamos
1735 representando o Abraciclo, ou seja, todos os fabricantes de motocicleta no Brasil.
1736 É minha primeira participação nessa reunião, então de antemão eu já vou pedir
1737 desculpa por eventual gafe de procedimento, porque eu não estou acostumado a
1738 procedimento da casa, né. Mas eu sou de formação técnica e há 40 anos atuo no
1739 setor de motocicleta, e confesso que, até hoje, não aprendi direito tudo da
1740 motocicleta, porque aparentemente é simples, mas tem uma complexidade
1741 engenharia diferente e cada dia eu descubro algumas novidades, sobre a
1742 diferença da motocicleta para o automóvel. E por isso que, a Abraciclo tem
1743 atuando muito fortemente para poder divulgar o seu produto né, e principalmente
1744 seus condutores, porque, infelizmente nós temos um problema muito sério até da
1745 condução, a gente vê coisas absurdas aí. E como entidade, a gente tem
1746 procurado fazer vários trabalhos nesse sentido e não tem sido diferente também
1747 nos programas. Então, eu acho que, desde o PROMOT um, ao PROMOT quatro,
1748 fase dois, que foi implantado em 2016 com muito sucesso né, e obviamente os
1749 fabricantes também. E nesse sentido, a Abraciclo tem procurado atuar de uma
1750 forma muito transparente e objetiva tá, porque nós entendemos que essa maneira
1751 da gente poder estar contribuindo com a sociedade. E por isso que, no PROMOT
1752 cinco nós avaliamos e estudamos bastante o texto que nós recebemos tá, e
1753 realmente, estudamos bastante mesmo e procuramos ter um alinhamento das
1754 indústrias, de modo a ter um custo benefício muito importante, porque eu acho
1755 que o objetivo final é a sociedade como um todo ter um ganho. E na verdade, eu
1756 queria até apresentar a proposta, mas como temos que ir item a item então eu não
1757 vou detalhar muito, por isso eu queria deixar claro que, até acho que todos estão
1758 cansados e nós também né, então eu queria de uma maneira bem objetiva tentar
1759 sintetizar a nossa proposta. E antes disso, com toda franqueza mesmo, nós
1760 estamos de uma maneira transparente, séria, e sem nenhuma... como se diz?
1761 Manobra, de A, B, porque eu entendo que não ainda eu falar '100' se eu posso
1762 '50', então tudo que eu vou colocar aqui é porque nós chegamos a um consenso,
1763 estudamos bastante, inclusive trocamos ideias com as nossas matrizes, com
1764 engenheiros, que vieram especialmente, e discutimos uma forma que possa
1765 resolver né, porque acreditamos que não é a discussão, e aliás, a discussão, eu
1766 até quero abrir um parênteses de agradecer a oportunidade de poder esclarecer e
1767 expor, porque até tinha achado que já não tinha mais esse tempo de esclarecer.
1768 Então, dada essa oportunidade, por isso que a gente queria aproveitar da melhor
1769 maneira possível para poder ter o entendimento. Como eu sei que aqui é uma
1770 Câmara Técnica né, então busca-se um objetivo. Então só pra... apesar de, o meu
1771 olho puxado, eu sou brasileiro, mas eu não consegui ter a habilidade de uma área
1772 comercial marketing, por isso que eu nunca trabalhei nessa área, porque a
1773 empresa ia perder dinheiro. E por isso eu baseio muito nas partes técnicas, e a
1774 presidência não me deixou fazer outra coisa. Então, só para sintetizar, a proposta
1775 que nós concluímos é que, basicamente, nós queremos seguir o padrão europeu,
1776 o Euro5, por julgá-lo que está muito adequado às questões tecnológicas e de
1777 ambiente. Só que, obviamente, ao sugerir isso, nós também já de antemão
1778 estamos trazendo propostas que vão poder, inclusive ajudar a resolver um

1779 problema muito crítico que nós temos. No caso da motocicleta, a questão da
1780 durabilidade, ou seja, o aumento da quilometragem é muito crítico. Então, por
1781 alguns motivos, primeiro que, a própria causa que afeta esse sistema nós não
1782 temos o controle assim como a Europa. Então, por isso nós estamos sugerindo
1783 que vamos antecipar o OBD dois, que é o instrumento muito importante para até
1784 ajudar nas causas, nós queremos resolver problema das causas e não nas
1785 consequências, e por isso o OBD dois será uma ferramenta muito importante, e
1786 aliado a outros dispositivos que é o de permitir o monitoramento das manutenções
1787 tá. Eu só queria fazer um parêntese também que, nós acreditamos que, o produto
1788 obviamente é importante e é o nosso objetivo fim. Mas uma questão tão
1789 importante como essa do meio ambiente, nós não podemos deixar de comentar a
1790 importância de uma inspeção e manutenção veicular e OBD que realmente ela vai
1791 monitorar a manutenção. Nós temos muitas experiências, principalmente no
1792 campo, através da Abraciclo, o quanto os condutores ainda não tem a disciplina
1793 necessária, a gente fica até... sabe? Meio frustrado, porque a gente capricha tanto
1794 na tecnologia, na produção, e na rua você já vê coisas absurdas. Então, eu acho
1795 que, nós temos que conjugar, sintonizar o produto e mais nesses outros
1796 dispositivos para ter uma eficácia no objetivo final. Então, basicamente, a gente já
1797 trouxe uma proposta de texto, ela toda vai ser direcionada para que a gente tenha
1798 os padrões europeu, do Euro5, porém, com antecipações importantes que nós
1799 julgamos para a indústria e também para os setores podem monitorar, porque nós
1800 estamos propondo que esses dados vão estar disponível para todos, para poder
1801 nos ajudar a monitorar o que nós achamos muito importante, que a disciplina dos
1802 condutores também, porque senão de nada vai adiantar eu manter uma
1803 durabilidade de 60 mil quilômetros que, praticamente, o efeito prático vai ser 5%,
1804 no máximo, de melhoria mental, os 95% vão ser penalizado, entre parêntese pela
1805 tecnologia, mas o efeito não vai ser o que a gente espera, então é como a gente
1806 fala, eu prefiro, 100 de altura multiplicado por 1 é 100, eu prefiro multiplicar 80 por
1807 5 que dá 400. Então, a nossa proposta vê uma eficiência de área do que de altura
1808 só, se a gente só ver a altura e não ver a dimensão da área como um ganho, é
1809 difícil. Então, a gente procurou fazer o estudo de ganhar área, mas, talvez temos
1810 que perder e abrir mão um pouco da altura, mas se a gente pensar na área, ganho
1811 como total, eu acho que nós vamos ter um ganho, e o objetivo nosso é esse, nós
1812 não queremos aqui ganhar perde ou perde ganha, nós queremos um ganha,
1813 ganha, mas com equilíbrio para que todos possam estar em 2030 com sentimento
1814 de dever cumprido. Então, era isso Presidente, desculpa as minhas palavras. E,
1815 na verdade, eu gostaria de ter exposto o programa, mas como vai ser item a item
1816 eu vou pedir a colaboração dos meus técnicos também para ajudar na defesa.
1817 Muito obrigado.

1818
1819

1820 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
1821 Obrigada, Paulo. Podemos então começar a...? Alguém tem algum comentário
1822 adicional? Que aí a gente começa a leitura artigo por artigo. E aí vendo a proposta
1823 de emenda, pode ser?

1824

1825 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Só um
1826 detalhe. O que nós fizemos nesse texto que vai tá na tela, é já colocar as
1827 emendas, então quem nos procurou antes foi a CNI, Abraciclo, colocamos as
1828 emendas deles, acho que só né. Pronto, podemos.

1829

1830

1831 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
1832 Podemos? Vocês estavam lendo ou a gente passa artigo por artigo sem ler...?

1833

1834

1835 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – A gente
1836 passa artigo por artigo que é melhor, toma um pouco mais de tempo, mas dá mais
1837 segurança, porque a gente está vendo o texto pela primeira vez agora.

1838

1839

1840 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Tá.
1841 Eu gosto de lembrar que os considerandos e o Art. 1º estão estreitamente
1842 vinculados. Então, pode ser que ao modificarmos, se forem modificados ou o Art.
1843 1º a gente depois também modificaria a ementa da Resolução. Vamos aos
1844 considerandos, considerando aí a expressiva participação de motocicletas,
1845 emissão de poluentes, degradação do ar, a Resolução 297 que criou o programa
1846 né, os limites máximos. Então, esse é o cerne, aí a proposta encaminhada pelo
1847 Ministério e Ibama ela coloca: estabelecer os limites máximos de emissão dos
1848 poluentes, provenientes de motociclos, dando um prazo triciclos e quadrículos,
1849 para o M5, a partir de janeiro de 2022, para novos modelos, e a partir de janeiro
1850 de 2024 para todos os modelos conforme a tabela um e dois do anexo A, dessa
1851 Resolução. E aí tem a proposta CNI, Abraciclo, colocando esse prazo para 2023,
1852 inclui um respeitável 4 anos após a publicação para novos modelos, e a partir de
1853 1º de janeiro de 2025 respeitados 6 anos após a publicação para todos os
1854 modelos, conforme tabela um e dois do anexo A, dessa Resolução. Vamos só
1855 acabar da ler os parágrafos, aí depois a gente volta para ter o texto completo. A
1856 primeira, essa é a proposta original, em preto né, a emissão de gás orgânicos não
1857 metanos, deve ser reportada, conforme os procedimentos da Califórnia (...) e/ou
1858 até a publicação de edição normativa ou norma ABNT referenciada pelo Ibama, a
1859 proposta da CNI, Abraciclo, é para exclusão deste parágrafo, o próximo parágrafo,
1860 parágrafo 2º, somente os modelos dotados de sistema de injeção direta de
1861 combustível ainda para completar o sistema de injeção indireta deverão atender o
1862 limite de material particulado, vincula então a injeção direta de combustível à
1863 emissão de material particulado. E a CNI, propõe somente a mudança, me parece,
1864 pra parágrafo único em relação do pedido de supressão do anterior. Mas ainda
1865 tem o parágrafo 3º, a CNI pede exclusão, a emissão de NMOG quando o veículo
1866 estiver abastecido com gasolina AC pode ser calculada de NMHC, conforme
1867 procedimento americano 40CFR1066635, e a CNI pede a exclusão deste
1868 parágrafo 3º, conforme está no texto original. Comentários? Ou passamos o resto
1869 do texto fazendo os comentários depois...? Gilberto, Ibama.

1870

1871 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,
1872 Ibama. Bom dia aos representantes da Abraciclo. Sobre a questão do NMOG que
1873 ficou aqui no finalzinho dessa primeira parte, a gente teve aí uma discussão ampla
1874 nos veículos leves, e uma possibilidade de uma solução para que os fatores de
1875 reatividade, eles fossem posteriormente referidos com o estudo da Califórnia.
1876 Então, não sei se vocês acompanharam a discussão, eu sei que muitos de vocês
1877 estavam aqui na hora da discussão. Então, se vocês conseguem, nesse mesmo
1878 pelo menos, deslumbrar aqui aquela alternativa que a gente deu pro NMOG na
1879 fase de L7, ela também atenderia aqui para motos. Obrigado.

1880

1881

1882 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
1883 Algum comentário? Se não eu passo para a CNI para fazer o rebatimento.

1884

1885

1886 **O SR. NÃO IDENTIFICADO** – Bom, eu não acompanhei integralmente, mas eu
1887 sei que no caso dos leve foi consensado né, a nossa proposta de manter o NMHC,
1888 inclusive conforme o Euro5 né, e no limite até bastante rigoroso que é o 68.
1889 Porque no caso da motocicleta, vocês todos sabem, o valor do NMHC é feito sem
1890 descontar o Etanol, lido pelo (...). Portanto, por isso que nós achamos bastante
1891 honesta a nossa proposta, agora, obviamente se a gente for converter para o
1892 NMOG, confesso, nós não temos nenhuma base ainda segura, para estabelecer o
1893 limite. Então, eu precisaria ter a compreensão que, a gente teria que fazer uma
1894 correlação muito justa para adotar o NMOG, não é que nós somos a favor ou
1895 contra, apenas nós estamos baseado no que nós temos de dados e, por isso que
1896 nós propomos esse como está na Europa, porque isso nós temos o domínio tá.
1897 Então só a observação de que, hoje nas motos, ela é sem o desconto do Etanol é
1898 que eu queria um alinhamento, que é muito importante, que é diferente dos
1899 automóveis que é descontado, então, por isso, estão trabalhando em uma outra
1900 faixa de medição. Era só isso.

1901

1902

1903 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
1904 Gilberto. E, depois a ANAMMA.

1905

1906

1907 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,
1908 Ibama. De fato, parece que tem aí uma diferença entre aplicar NMOG aos veículos
1909 leves, dentro da forma, como a gente trouxe e discutiu do modelo americano para
1910 cá, e mesmo com a internalização, porque essa internalização por meio do ajuste
1911 pro Etanol, ela tem aí um respaldo técnico, por aquele documento da Califórnia
1912 que foi citado e colocado, e para motos não é citado, lá no NMOG. Então, a gente
1913 vai ter que ponderar como reflexo, tanto aqui, acompanhar as discussões tanto
1914 com o NMOG quanto a proposta da CNI, do MNHC, para a questão das emissões,
1915 então sem fazer um juízo de valor aqui, realmente a gente vai ter ponderar isso

1916 aqui mesmo que tenha sido dado solução no (...) para moto é um pouco diferente,
1917 vou até depois consultar outros especialistas ali sobre esse tema. Obrigado.

1918

1919

1920 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
1921 **ANAMMA.**

1922

1923

1924 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality) –** Gabriel Branco, pela
1925 ANAMMA. Eu acho interessante essa proposta do Paulo, pelo seguinte, tudo que
1926 nós discutimos ontem se refere a mistura nos gases, quando a gente tem um
1927 veículo a álcool, sai uma parte dos gases que são hidrocarbonetos outra parte que
1928 é álcool, tudo que o NMOG faz é pegar cada parcela dessa e medir corretamente,
1929 para isso precisa cromatografia para separar as duas partes, correção das massas
1930 e etc., por quê? O equipamento que lê compostos orgânicos, ele lê corretamente
1931 hidrocarboneto e lê o álcool, o etanol com metade da capacidade, ou seja, ele tem
1932 um certo valor de álcool grande, mas ele lê só metade. No NMOG a gente corrige
1933 para o valor completo e depois corrige de novo pela reatividade, que é um fator de
1934 um para três. Então, na verdade, o NMOG pega a parcela do álcool, e considera o
1935 dobro dividido por três. Essa proposta de ler sem descontar o álcool e sem fazer
1936 nada, está considerando a leitura do hidrocarboneto mais a metade da leitura do
1937 álcool, sem correção. Então, num caso, a gente tem dois terços da quantidade real
1938 de álcool e no outro caso a gente tem metade, aliás, dois terços não, tem um
1939 terço, um terço do dobro, que é dois terços mesmo da quantidade de álcool, da
1940 leitura, e no caso deles tem a leitura inteira. Então, é uma simplificação que
1941 teoricamente é errada, porque ela superestima a emissão de álcool, é contra eles,
1942 mas simplifica o processo e eu acho razoável adotar essa simplificação por um
1943 tempo, pelo menos por um tempo limitado até que a gente levante os dados e faça
1944 o mesmo trabalho da EA para automóvel, refaça para motocicletas. Já fizemos
1945 alguma coisa no âmbito da EA, mas é uma ou outra moto, não tem muito
1946 estatística relevante. Então, eu até louvo essa proposta como uma alternativa
1947 razoável pra gente adotar hoje.

1948

1949

1950 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Você
1951 entende, Gabriel, que com uma possível adoção desse texto, a gente teria que
1952 transcrever essa sua fala final na forma de algum artigo, de algum parágrafo?
1953 Com esse prazo que você fala.

1954

1955

1956 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality) –** Sim, eu acho que
1957 onde está posto lá que cancela o artigo do NMOG, tem que dar uma redação
1958 específica para isso, ou seja, eu vou arriscar.

1959

1960

1961 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Tá.**
1962 Quando a gente chegar lá, a gente vê então.

1963

1964

1965 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality) –** Eu vou arriscar só
1966 para dar uma ideia. Em lugar do NMOG, com todas aquelas citações de veículo
1967 leve lá, Califórnia, e etc., etc., a gente falaria: o hidrocarboneto é medido com
1968 hidrocarbonetos totais, sem desconto do álcool e sem correções, e esse é o
1969 padrão THC a ser comparado com os limites.

1970

1971

1972 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Tá**
1973 ótimo.

1974

1975

1976 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality) –** Vai ter uma
1977 discussãozinha se é o THC, se desconta o metano ou não, que a gente não falou,
1978 mas na minha visão, eu acho que seria o THC.

1979

1980

1981 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Tá**
1982 bom. Algum comentário adicional sobre esse artigo? Podemos ler o segundo?
1983 Então, quando chegar nesse ponto a gente ver como proceder. Já entramos em
1984 uma nova sessão, da medição da emissão evaporativa, aí tem o Art. 2º que
1985 estabelece o limite máximo de emissão evaporativa de 1.500 miligramas por
1986 ensaio, proveniente de motocicletas e ciclomotores, triciclos e quadríciclos, a partir
1987 de janeiro de 22 para novos modelos e a partir de janeiro de 24 para todos,
1988 primeiro de janeiro de 24 para todos os modelos. A proposta de CNI Abraciclo é
1989 estendendo esses dois prazos por um ano, com redação similar do Art. 1º
1990 respeitados os quatro anos após a publicação para novos modelos. Eu, a meu ver,
1991 mas nem queria discutir agora, tá um pouco confuso essa coisa do “após a
1992 publicação, respeitados os quatro anos”, mas é... uma justificativa para o prazo,
1993 tudo bem, a gente ver depois se é pertinente deixar ou não, talvez sirva como
1994 explicação agora, mas não como texto legal. Aí tem o parágrafo 1º, o respiro do
1995 sistema de alimentação do veículo deve ser dado unicamente pelo (...), sendo
1996 permitido o emprego de válvulas de segurança, parágrafo 2º a pressão de alívio
1997 da válvula de segurança deve ser informada no processo de homologação,
1998 proposta CNI Abraciclo para um parágrafo 2º é, acrescentando ao final caso o
1999 veículo seja equipado com tal dispositivo. Correto? E o parágrafo 3º trata do
2000 sistema OBD que deve registrar valores de pressão de todo o sistema de controle
2001 de emissões evaporativas, a CNI e Abraciclo propõe a exclusão desse parágrafo
2002 3º. E temos ainda um parágrafo 4º, a determinação de emissões evaporativas nos
2003 veículos flex, conforme definido no Anexo I da nº 418/2009, deverá ser realizado
2004 com Gasool A22 padrão, mistura de 78% de gasolina padrão e 22% de etanol
2005 anidro e com Etanol hidratado de referência – EHR. Aí há uma proposta de
2006 renumeração do parágrafo somente, da CNI e Abraciclo. Sobe, por favor. E esse é

2007 o Art. 2º. Eu vi a CNI levantar a plaquinha, ainda quer fazer algum
2008 esclarecimento? Paulo, por favor.

2009

2010

2011 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – Paulo, CNI/Abraciclo. Não, eu só queria
2012 esclarecer que, a exclusão do item que fala sobre o sistema da pressão
2013 evaporativa, é que, na verdade, como eu falei, a motocicleta tem algumas
2014 características diferentes né. Então, por exemplo, o tanque da motocicleta que é
2015 de 4 a 11 litros mais ou menos, então ela não tem uma pressão, ou seja, a
2016 pressão é igual a atmosfera, então ela até pela dimensão do tanque e a distância,
2017 e também pelo OBD, então ela não tem como pressurizar e ter um controle. Então,
2018 por isso que nós achamos que não tem como, até poderia colocar, mas ela não
2019 teria efeito nenhum, porque ela não trabalha com pressão. É isso o motivo, que o
2020 controle é mecânico.

2021

2022

2023 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
2024 ANAMMA, por favor.

2025

2026

2027 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – Gabriel, ANAMMA.
2028 Esse parágrafo não presume que tenha uma pressurização, mas se tiver uma
2029 válvula de segurança, porque o sistema vai ter que ser estanque, não vai haver
2030 um... deve haver uma pressão qualquer, que pode ser atmosférica, mas deve
2031 haver uma... pode haver um monitoramento disso? Não?

2032

2033

2034 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – O (...) pode explicar uma coisa nesse sentido,
2035 ou o Eduardo?

2036

2037

2038 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo)** – Eduardo, Abraciclo, CNI. O
2039 sistema evaporativo da motocicleta, assim como já comentado pelo Paulo, ele não
2040 é... é diferente dos veículos 4 rodas, ele não é um sistema pressurizado. Hoje, o
2041 controle todo feito unicamente pelo canister, e ele trabalha a pressão, ele é
2042 estanque no sentido de que, tudo que sai do tanque de combustível de vapor, ele
2043 é armazenado no canister e posteriormente, com o motor em funcionamento, é
2044 feito uma purga a vácuo, retirando esses gases que queimando dentro do coletor
2045 da motocicleta. Então, o sistema totalmente, vamos dizer assim, despressurizado,
2046 dizer que necessita monitoramento realmente a concepção não é... é diferente,
2047 pelo fato de que esse monitoramento é feito para o 4 rodas quanto existe tal
2048 dispositivo, dispositivos de controle, e no caso da motocicleta, como conforme eu
2049 expliquei, eles são um sistema despressurizado que não tem controle,
2050 consequentemente não tem monitoramento.

2051

2052

2053 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** A
2054 ANAMMA continua solicitando a palavra? A plaquinha da ANAMMA está de pé. A
2055 ANAMMM continua solicitando a palavra? Não? Algum comentário a mais?
2056 Passamos pro próximo? Art. 3º Estabelecer o limite máximo de emissão
2057 evaporativa por permeabilidade dos materiais, de 1.500 mg/(m²*dia) para o
2058 reservatório de combustível e de 15.000 mg/(m²*dia) para as linhas de
2059 alimentação de combustível provenientes de triciclos e quadriciclos, a partir de 1º
2060 de janeiro de 2022 para novos modelos e a partir de 1º de janeiro de 2024 para
2061 todos os modelos. A proposta CNI/Abraciclo é também uma proposta que o
2062 espelho das anteriores, das sugestões anteriores, coloca um ano a mais de prazo
2063 para cada um dos modelos novos e para todos os modelos. E o parágrafo único, A
2064 determinação das emissões evaporativas por permeabilidade dos materiais nos
2065 veículos flex (conforme definido no Anexo I da Resolução CONAMA nº 418/2009)
2066 deverão ser realizadas com os combustíveis Gasool A22 e com EHR, o álcool
2067 EHR. Comentários? Art. 4º... ANAMMA, Gabriel.

2068
2069

2070 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality) –** Só um comentário, o
2071 Rogério tentou aqui atrás que não existe gasolina sem referência, é só uma
2072 conversãozinha ali, termo ali, não precisa fazer uma apresentação de proposta ou
2073 depois a gente inclui isso?

2074
2075

2076 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** É
2077 melhor colocar no texto. Não, é melhor colocar, vamos colocar isso no texto já. É
2078 uma proposta de uma nova redação para o Art. 3º.

2079
2080

2081 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality) –** É só trocar o termo do
2082 Gasool lá que não existe.

2083
2084

2085 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
2086 Coloca um comentário então pra gente poder lembrar de substituir. “Gasool”.
2087 Como que ficaria, Gabriel?

2088
2089

2090 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality) –** Eu acho que a gente
2091 tem que usar a redação que está na L7 que é só uma questão de terminologia, ao
2092 invés de chamar Gasool, chama gasolina de referência, tal. Só isso.

2093
2094

2095 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
2096 Perfeito.

2097
2098

2099 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – E Etanol, de
2100 referência também.

2101

2102

2103 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Tá
2104 bom. E Etanol de referência, exatamente. Para não ficar citando a especificação a
2105 cada ponto. Eu acho que todos concordam com isso. Depois a gente faz a
2106 alteração, mas é bom que coloque a terminologia correta. Artigo do combustível
2107 de referência e suas especificações, Art. 4º para fins de homologação da fase
2108 PROMOT M5, serão utilizados os combustíveis de referência, conforme
2109 estabelecido pela resolução ANP nº 21/2009, e nº 23/2010 ou sucedâneas. Não
2110 há nenhuma sugestão de emenda. Comentários? Art. 5º, os procedimentos...
2111 Gilberto? Sobre esse artigo?

2112

2113

2114 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Sobre o artigo
2115 dos combustíveis.

2116

2117

2118 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – 4º?

2119

2120

2121 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – É. Gilberto,
2122 Ibama. Justamente isso, a gente teve um tempo já de discussão sobre o
2123 combustível pra fase L7, L8, eu acho que seria bom trazer aqui o mesmo
2124 entendimento para colocar no Art. 4º. Então, não sei se bota com emenda agora
2125 ou num lembrete, mas eu acho que não deve ser diferente do que a gente aprovou
2126 na fase anterior.

2127

2128

2129 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
2130 Coloca em amarelo, e vocês poderiam depois sugerir redação similar ao P8. L7.
2131 L7. Redação. Aí a gente coloca a mesma. Beleza. Art. 5 Procedimentos de ensaio
2132 de emissão, para a medição da emissão de poluentes provenientes do
2133 escapamento dos veículos abrangidos por esta Resolução, deverá ser utilizado o
2134 procedimento previsto na Norma Brasileira “NBR 16369/2017, determinação de
2135 hidrocarbonetos, ou norma ABNT sucedânea, referenciada pelo Ibama. Parágrafo
2136 único, a medição da emissão de material particulado (MP) e hidrocarbonetos não
2137 metano (NMHC), deve seguir os procedimentos previstos no Regulamento (União
2138 Europeia) nº 168/2013 e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013 até que seja
2139 publicada instrução normativa Ibama ou ABNT referenciada pelo Ibama.
2140 Comentários sobre o Art. 5º? Art. 6º. Gilberto.

2141

2142

2143 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,
2144 Ibama. A gente vai citar sempre a legislação Europeia porque a gente é PROMOT

2145 M5, é baseado no Euro5 europeu. Então, toda inovação que a gente está citando
2146 aqui, a gente está se baseando na legislação europeia, a legislação europeia ela
2147 irá entrar em vigor os requisitos em 2020, para novos modelos, e 2021 para todos
2148 os modelo lá na Europa, e a gente está fazendo, obviamente também em duas
2149 fases e acompanhando ali o tempo de mudança e aprimoramento necessários à
2150 adequação no Brasil, só para ficar claro que a gente vai sempre se referenciar
2151 pela norma europeia. Obrigado.

2152

2153

2154 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Art.**
2155 **6º?** A medição da emissão de poluentes provenientes de emissão evaporativa
2156 deverá ser realizada conforme previsto no apêndice 3 do Anexo V do
2157 Regulamento Delegado (União Europeia) nº 134/2014, da Comissão de 16 de
2158 dezembro de 2013, até que seja referenciada por instrução normativa do Ibama ou
2159 por norma ABNT referenciada pelo Ibama. Comentários? Art. 7º. Para a medição
2160 da emissão evaporativa por permeabilidade dos materiais, deverão ser utilizados
2161 os procedimentos previstos nos apêndices 1 e 2 do Anexo V do Regulamento
2162 Delegado (União Europeia) nº 134/2014, da Comissão de 16 de dezembro de
2163 2013, até que seja regulamentada por instrução normativa Ibama ou por norma
2164 brasileira equivalente, referenciada pelo Ibama. Comentários? Art. 8º. A medição
2165 de aldeídos no gás de escapamento dos veículos abrangidos por esta Resolução,
2166 deverá ser efetuada conforme as prescrições de norma brasileira ABNT NBR
2167 16.668/2018, ou sucedânea referenciada pelo Ibama. Art. 9º. Perdão. Comentários
2168 ao Art. 8º? Art. 9º. A medição de Etanol no gás de escapamento dos veículos
2169 abrangidos por esta Resolução, deverá ser efetuada baseada nas prescrições de
2170 norma brasileira ABNT NBR 15.598/2008 até que seja regulamentado por
2171 instrução normativa do Ibama ou norma brasileira por ele referenciado, aí tem uma
2172 proposta de exclusão do Art. 9º. Eu só queria fazer um comentário, a gente
2173 deveria colocar que não é um comentário em cima do que a CNI está colocando,
2174 eu vi que, às vezes, a gente cita os veículos motociclos, triciclos, quadrículos e
2175 similares, e às vezes, a gente diz “veículos abrangidos por esta resolução” que a
2176 gente poderia ter uma nomenclatura só, uniformizar, deixava no Art. 1º o
2177 detalhamento todo e depois “os veículos abrangidos por esta resolução” eu acho
2178 que ficava melhor a redação, mas isso é norma redacional, a gente pode fazer
2179 isso depois em algum momento. A CNI, Paulo, por favor.

2180

2181

2182 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo) –** Não, é só para explicar a exclusão, porque ela
2183 está vindo na linha de raciocínio de manter o NMHC tá, e se fosse o MOG não
2184 seria exclu... então é só essa a observação.

2185

2186

2187 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
2188 **ANAMM, Gabriel, por favor.**

2189

2190

2191 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – Gabriel, da ANAMMA.
2192 Eu acho que esse artigo a gente deve transformar um pouco, mas manter, porque
2193 a gente vai propor de fazer o desenvolvimento dos cálculos e medições e etc.,
2194 para chegar no NMOG um dia, então talvez o caso de manter.

2195

2196

2197 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – É
2198 naquele ponto que você tinha tratado no artigo?

2199

2200

2201 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – É. a gente vai adotar
2202 o PHC ou o NMHC, alguma coisa, mas propondo que se desenvolva um estudo
2203 com prazo e etc.

2204

2205

2206 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – E eu
2207 vejo que a CNI também tá concordando com essa redação. Isso, nesse sentido.
2208 Eu acho que poderíamos deixar tachado de amarelo e a gente colocar um...
2209 vamos recepcionar uma proposta de nova redação para esse artigo ou um
2210 parágrafo para esse artigo. Não sei se seria um parágrafo... depende do primeiro.
2211 Então, deixa um comentário aí Juan. Proposta de redação a depender da redação
2212 do Art. 1º. Isso? Só pra gente não esquecer, correto? Então, vamos fazer, daí
2213 depois a gente vota. A gente nem discutiu ainda prazo e tal, mas a gente volta.
2214 Então, entramos em outra sessão dos fatores de deterioração das emissões. Art.
2215 10º. ° A partir da Fase PROMOT M5, a determinação dos fatores de deterioração
2216 (FDs) conforme previsto no Art. 10. da Resolução CONAMA nº 432, de 13 de julho
2217 de 2011, deve seguir os seguintes critérios... A proposta da CNI/Abraciclo é
2218 somente de renumeração. Isso daí fica... normalmente isso não é necessário,
2219 porque quando a gente faz a revisão a gente renumera, sabe? Então eu acho que
2220 não tem necessidade, podemos tirar? Então está ótimo. Eu só não... eu não sei,
2221 eu acho que a gente deveria melhorar a partir da entrada em vigor ou a partir da...
2222 sabe? Da proposta original mesmo, está faltando uma palavrinha ali. Desculpe,
2223 quem levantou? Gilberto, você levantou? Não. Inciso I. Para ciclomotores, triciclos
2224 e quadrículos com velocidade máxima ou menor 130 km/h, a distância a ser
2225 percorrida para a determinação dos FDs é de 36.000km, os ensaios de emissão
2226 devem ser realizados nos intervalos de manutenção do veículo, conforme o plano
2227 de manutenção recomendado pelo fabricante, importador ou representante legal.
2228 Inciso II. Para motocicletas, triciclos e etc., com velocidade máxima maior ou igual a
2229 130 km/h, a distância a ser percorrida dos FDs é de 60.000km e os ensaios de
2230 emissão devem ser realizados nos intervalos de manutenção do veículo. Continua
2231 o próximo. Sobe. Aí há uma proposta pros incisos CNI/Abraciclo, reduzindo de
2232 16.000 é isso? Para 11.000 km/h? Para os de velocidade igual ou superior a 130
2233 km/h reduzindo de 60.000 para 20.000 km/h... deixa eu me achar aqui. Está
2234 colocando um por um, beleza. Obrigada, Juan. E o Art. 3º, perdão inciso III... Cadê
2235 a proposta original do 3º? Eu acho que tá depois disso, né? Ah, e uma nova de 3º,

2236 não, eles estão propondo, a CNI está propondo um inciso III né, um novo inciso
2237 para... deixa eu entender. 1, 2, deixa eu ver o quê que é o novo inciso terceiro.

2238

2239

2240 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível).*

2241

2242

2243 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Sim,
2244 é isso que eu estou lendo, assim, não havia no texto original, a CNI está propondo
2245 um novo inciso.

2246

2247

2248 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível).*

2249

2250

2251 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Para
2252 motociclo... Eu estou tentando identificar qual é a diferença. Ah, menor que 130...
2253 ué, mas o inciso I... Tá, vamos lá, vamos tentar entender. Então, assim, para
2254 ciclomotores, a proposta da CNI para o primeiro ela estendeu de dois para três
2255 incisos, né? A proposta do primeiro é de 11.000 km, dos ensaios de emissão que
2256 devem ser realizados nos intervalos de manutenção do veículo, então é um
2257 comando geral, sem discriminar pela capacidade do motor, não é? No segundo é
2258 a proposta da CNI/Abraciclo é para velocidade menor ou igual 130, menor que 130
2259 km, a distância seria de 20 km, dos ensaios. E para o terceiro é a cima de 130 km,
2260 correto? E isso que a CNI está propondo. Eu tenho aqui... eu não sei quem pediu
2261 primeiro, porque eu estava lendo. Quem pediu primeiro? Alguém tem que ver,
2262 porque eu não consigo ler e prestar atenção nas plaquinhas ao mesmo tempo, é
2263 difícil.

2264

2265

2266 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – Só para esclarecer
2267 um pouco, nós tínhamos juntado as classes ciclo motor com as motocicletas que
2268 têm menos de 130 quilômetros por hora. O ciclo motor é aquele mobiletezinha,
2269 aquela cinquentinha, pequenininha, que a gente juntou na categoria de moto de
2270 motoboy a 150, a 125, e etc. E eles separaram de novo conforme a legislação
2271 europeia. Então, ficou a classe nova que aparece aí é a do ciclo motor, que para
2272 nós não faz muita diferença, porque quase não tem. Mas, a gente tinha juntado
2273 para ficar mais simples, só para isso. E o resto eles baixaram a quilometragem de
2274 36 para 20 e de 60 para 35. Essa é a mudança que está aí.

2275

2276

2277 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
2278 Paulo, CNI/Abraciclo.

2279

2280

2281 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – Paulo, CNI/Abraciclo. É, na verdade, eu vou
2282 explicar exatamente o que Gabriel explicou. E só que assim, estar aproveitando
2283 que essa proposta de redução como disse, ela visa a Euro5, mas que no artigo
2284 seguinte nós vamos poder verificar, porque eles estão baixando, porque eles vão
2285 oferecer o mecanismo, que eu estava explicando. Vou tentar ganhar na área.
2286 Porque como disse, à altura, ela pode diminuir um pouco, mas nós queremos
2287 fazer um ganho na área e no artigo seguinte poderá ficar mais claro.

2288

2289

2290 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – No
2291 artigo seguinte a gente ver o porquê dessa mudança. Algum comentário adicional?
2292 Próximo. Pode passar. Tem um § 1º nesse artigo. Para veículos de mesma
2293 configuração de motor de transmissão, cuja produção a importação foi inferior a 10
2294 mil unidades por ano, será facultada ao fabricante, importador ou representante
2295 legal a aplicação de FD de 1.3 para CO, NMOG e NOXs, e de 1.0 para material
2296 particular. A proposto CNI/Abraciclo... É...

2297

2298

2299 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – Somente a coerência da proposta de manter
2300 NMHC.

2301

2302

2303 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Sim,
2304 é substituir NMOG pelo NMHC. É isso. § 2º - para todos os veículos será
2305 obrigatória a declaração de FD de aldeídos e da emissão evaporativa. Sendo que
2306 as emissões podem ser realizadas somente no primeiro e último ensaio do plano
2307 de determinação dos FDs. § 3º - os FDs declarados conforme § 2º desse artigo,
2308 não serão considerados o atendimento da fase PROMOT M5. § 4º - o acúmulo de
2309 quilometragem será realizado conforme norma ABNT/NBE 14008 de 2012
2310 complementado pela Instrução Normativa IBAMA 17 de 3 de setembro de 2003.
2311 Ou Norma Sucedânea referenciada pelo IBAMA com o uso de combustível
2312 comercial e ensaios comprobatórios, com o uso de combustível padrão de
2313 referência. Os ensaios de emissão devem ser realizados nos intervalos de
2314 manutenção do veículo, conforme o plano de manutenção recomendado pelo
2315 fabricante, portador ou representante legal. Proposta da CNI, inclusão de um novo
2316 artigo 10, onde propõe que o IBAMA criará programa específico de monitoramento
2317 da durabilidade, cujo objetivo será coletar e analisar o comportamento das
2318 emissões de poluentes provenientes do escapamento dos veículos abrangidos por
2319 esta Resolução, com base nos procedimentos previstos na Instrução Normativa 6
2320 de 2010 ou suas Sucedâneas referenciadas pelo IBAMA. O IBAMA solicitou a
2321 palavra.

2322

2323

2324 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (IBAMA)** – Gilberto,
2325 IBAMA. Eu vou pedir mais explicações desse programa específico para a CNI, e a

2326 gente tem uma inclusão aqui de parágrafo que eu vou passar ao Rui para ler. Se
2327 possível para digitar depois.

2328

2329

2330 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Bom dia a todos. Eu gostaria
2331 de propor aqui a inclusão de um artigo por duas razões, a primeira porque eu
2332 acredito que esse artigo talvez atenda a preocupação da Abraciclo. E também
2333 para harmonizar com o que foi feito, tanto com o programa P8 como o programa
2334 L7 e L8 que é a inclusão de métodos alternativos comprovados de durabilidade.
2335 Então, eu acho que a gente pode estudar e uma vez aceito o método alternativo
2336 poderia ser feito dessa forma. Se quiser eu posso redigir... Então, seria... Eu não
2337 sei se um artigo que substitue o 10º ou se agrega. Não é? Isso depois a gente
2338 avalia. Mas, seria então, assim, métodos de ensaios de durabilidade alternativos,
2339 poderão ser aprovados pelo IBAMA, desde que o fabricante/importador comprove
2340 a equivalência ou maior rigor em relação a norma ABNT/NBR 14008/2012.
2341 14008/2012 ou Norma Sucedânea referenciada pelo IBAMA.

2342

2343

2344 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (IBAMA)** – Gilberto,
2345 IBAMA. Além desse ponto que o Rui colocou como novo artigo, é importante
2346 revisar em toda a sessão aí do documento para que sejam referidos somente
2347 fabricante e/ou importador, e retirar representante legal do texto.

2348

2349

2350 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Eu
2351 fiquei com uma dúvida pequena em relação à proposta da CNI. Que eu acho que
2352 o programa já é o PROCONVE, não seria um programa... O IBAMA não criaria um
2353 programa. O programa já é o PROCONVE. Seria alguma outra coisa com um
2354 nome similar. Eu acho que... Para não confundir. Está frio aí? Gabriel e depois a
2355 CNI, por favor. Gabriel, ANAMMA.

2356

2357

2358 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – Gabriel, ANAMMA.
2359 Eu quero aproveitar para dar como sugestão. Talvez a sugestão do Olímpio me
2360 deu aqui em off., é boa. Esse programa de monitoramento é um levantamento de
2361 valores típicos, é só em monitoramento. Então, talvez esse termo de valores
2362 típicos, levantamento de valores típicos para conhecimento do problema seja o
2363 nome mais adequado para isso, a gente pode... Deve discutir isso.

2364

2365

2366 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Não,
2367 é só para não... É menos uma coisa para a CTAJ aplicar. CNI.

2368

2369

2370 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Márcio Azuma, CNI/Abraciclo. Bom
2371 dia. Bom, eu gostaria de explicar o espírito ou a ideia da Abraciclo em propor esse

2372 artigo, basicamente propusemos uma durabilidade conforme a regulamentação
2373 europeia, menor do que foi feita na primeira proposta do MMA. Porém, com o
2374 intuito de trazer os produtos para uma mesma base que seria a europeia evitar
2375 problemas de importação de vários modelos que a gente tem, vários produtos
2376 globais. Propusemos a durabilidade conforme a Europa, podemos trazer uma
2377 infinidade, uma gama maior de produtos. E poderemos assegurar também, assim
2378 como entende-se que seria um programa ideal, que é... A base seria um tripé. O
2379 veículo homologado, uma inspeção que a gente infelizmente não tem, e um
2380 sistema de monitoramento, ou seja, algo que facilitasse a manutenção dos
2381 veículos. E aí depois a gente vai apresentar outros artigos que complementam
2382 esse tripé, esse aqui seria o primeiro. A ideia é junto com os órgãos ambientais a
2383 indústria realizar uma série de testes, conforme a IN-6, e o intuito seria nós
2384 garantirmos o produto conforme a Europa tem. Após isso, a ideia é que um
2385 programa de inspeção e manutenção controlasse ou assegurasse os limites de
2386 emissão. Assim como aconteceu na cidade de São Paulo. O nosso intuito é como
2387 na parte do esforço da indústria privada fazer com que levantássemos dados do
2388 mercado de emissão conforme a IN-6, e primeiro seria comprovar ou trazer ao
2389 conhecimento da CAP ou (...). Isso aí seria disponibilizado a todos, a gente
2390 poderia trazer uma foto do que existe no mercado com um valor mínimo anual,
2391 baseado em uma conversa posterior. E isso aí para nós seria muito importante
2392 para uma futura discussão para um PROMOT M-6, por exemplo, porque a gente
2393 vai conseguir uma base de dados bem grande, vamos ter uma ideia do que está
2394 acontecendo no mercado. Hoje a base da dados que eu participando de várias
2395 discussões sobre emissões, a gente tem o levantamento no caso de duas rodas
2396 bem profundo do que seriam os produtos M-1, M-2 e M-3. A partir do advento da
2397 injeção eletrônica, esses dados, eles estão... Se puder dizer, faltantes aí em uma
2398 discussão. O tipo de durabilidade com a injeção eletrônica, ele ficou bem melhor,
2399 os materiais empregados mudaram. Então, a nossa ideia é, trazemos os produtos
2400 conforme a Europa tem, porque isso nos facilitaria em prazo, em investimento, em
2401 uma série de.... Do ponto de vista comercial, porque temos esses produtos.
2402 Poderíamos trazer e conversar, fazer isso em um trabalho em conjunto com os
2403 órgãos ambientais, esse levantamento de dados, e aí para uma próxima fase
2404 discutir o que poderia ser feito e poder perceber melhor. Então, a ideia seria essa,
2405 um programa junto com o Governo, a indústria faria essa atividade, hoje, por
2406 exemplo, a Abraciclo tem um programa de moto checape, ele abrange cerca de 8
2407 mil testes de segurança. A gente poderia redesenhar esse tipo de programa,
2408 incluir essa parte de emissões. Quando dessas atividades chamamos os órgãos
2409 ambientais para fazer, tentar fazer isso tudo da maneira mais clara e em conjunto
2410 indústria e Governo. Essa é a essência, é o espírito do que a gente está querendo
2411 propor. De repente o texto não ficou tão adequado, de repente tem gente que está
2412 falando, "poxa vocês estão pedindo para diminuir a quilometragem. Mas, em
2413 contrapartida a gente desonera apenas o produto e podemos trazer aí um trabalho
2414 em conjunto com o futuro. A ideia seria essa. Obrigado.
2415
2416

2417 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
2418 Obrigada, eu tenho inscritos a SESBRA e depois a ANAMMA. Olímpio.

2419

2420

2421 **O SR. OLÍMPIO DE MELO ÁLVARES JR (PROAM) –** Olímpio pela SESBRA.
2422 Esse monitoramento de durabilidade é uma atividade muito importante, porque
2423 você vai checar comportamento desses veículos ao longo do uso. E esses
2424 escapamentos, os originais de boa qualidade, eles costumam durar de 50 a 60 mil
2425 quilômetros em médio, e eles tem o catalizador fundido lá dentro. Então, em um
2426 programa de inspeção e manutenção, se você identifica uma falha num
2427 catalisador, você corre o risco de trocar um escapamento que é caríssimo antes
2428 de ele estar degradado ou deteriorado. Então, eu não vejo muito sentido em fazer
2429 essa inversão de valores aí, e colocar uma durabilidade muito baixa, porque você
2430 pode estar comprometendo essa questão econômica do usuário de motocicletas,
2431 principalmente o de baixa renda. Outra coisa é o seguinte, esse programa, ele tem
2432 garantido que esse ensaio de durabilidade, esse monitoramento vai ser feito ao
2433 longo dos 60 mil quilômetros ou você vai fazer o monitoramento da durabilidade
2434 durante 20 mil quilômetros para as motocicletas menores.

2435

2436

2437 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Eu
2438 tenho inscrito ANAMMA e depois a CNI novamente. ANAMMA.

2439

2440

2441 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Fábio Branco,
2442 ANAMMA. Eu vou ser bem breve. Eu acho que o esforço na proposta da Abraciclo
2443 me parece bastante interessante esse monitoramento, todo esse estudo. Eu tenho
2444 apenas uma dúvida, mas focada numa coisa que o Márcio falou, que o principal
2445 problema para não se estender tanto a durabilidade é a questão das motos
2446 importadas. Para trazer o produto tal como ele está na Europa. Claro que vocês
2447 conhecem o mercado de vocês muito melhor do que eu, mas ao meu ver essas
2448 motos importadas, elas são todas... Ou a grande maioria da terceira categoria que
2449 a gente viu ali. Eu queria saber se não é possível estender a durabilidade pelo
2450 menos da segunda categoria, que pegam a maior parte do mercado aqui no Brasil
2451 e são as motos que mais rodam. Eu acho que talvez aqui no Brasil a rodagem das
2452 motos seja maior, o que nós vimos no programa de inspeção em São Paulo é uma
2453 rodagem muito alta, principalmente dessas motos de 125 a 200 cilindradas aí. Aí
2454 então, se pelo menos nessa parte a gente pudesse levar aos 60 mil quilômetros
2455 idealmente ou nós conseguimos na fase da leves aqui chegar a meios termos
2456 muito interessantes ao longo da discussão. Talvez melhorar um pouco a proposta,
2457 se for possível. Especialmente a genuinamente brasileira que são as motos flex.

2458

2459

2460 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** CNI.

2461

2462

2463 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – Paulo, CNI/Abraciclo. Fábio, na verdade, a
2464 questão do portal não foi só uma referência por causa da globalização, e etc. Eu
2465 só queria lembrar o seguinte, que hoje, como você bem disse, mais de 90% das
2466 motocicletas que rodam no Brasil são de pequenas cilindradas. E eu tenho uma
2467 estatística que, na verdade, 3,8% dessa frota do Brasil é que efetivamente são os
2468 que rodam de uma maneira mais violenta, como é o caso o moto frete,
2469 principalmente na cidade de São Paulo. Portanto, uma frota de... Isso mesmo
2470 cruzando a cidade de São Paulo, é só 3,8 do Brasil como um todo. E se você
2471 pensar que a motocicleta é o produto de inclusão social, a gente fica muito
2472 concentrado em São Paulo e grandes cidades, então eu tive aquela concentração
2473 na motocicleta, mas, na verdade, em motocicleta é muito mais útil em todas as
2474 pequenas cidades, principalmente no Norte e Nordeste, onde praticamente não
2475 existem nem outros meios de transportes. Então, é que a gente fica muito
2476 associado a imagem do moto frentista, mas a motocicleta, principalmente essas
2477 de pequena cilindrada, até pelo poder aquisitivo da população, elas aqui rodam
2478 mais. E nós temos um estudo muito profundo, porque nós temos, vamos falar, só
2479 uma empresa tem 1.100 concessionárias, ajuntando todos são dados de mais de
2480 1.500 concessionárias, onde a gente tem tudo, o diagnóstico, porque eles fazem a
2481 manutenção. É obrigatória, e etc. Então, a gente tem um levantamento pela
2482 metade, eu posso garantir que não chega nem de perto ao uso desses 3,8 da
2483 frota. Agora, você falou uma coisa importante. Exatamente essa categoria de moto
2484 é que a gente procurou dar uma atenção especial. Que é a primeira tecnologia do
2485 mundo, que foi desenvolvido no Brasil que é o modelo flex. Daí eu diria que mais
2486 de 70% dessa categoria são flex. E exatamente para poder dar uma amplitude
2487 desses consumidores. E o que a gente está tentando dizer é o seguinte, que a
2488 relação de diminuir no caso dessa faixa de 30 mil quilômetros para 20 mil, essa
2489 diferença, eu posso garantir com toda a propriedade que ela não vai prejudicar em
2490 nada a questão do meio ambiente, porque o ganho dessa extensão de mais de 10
2491 mil quilômetro é muito pouco para o meio ambiente. Mas, a consequência que eu
2492 vou ter no produto em termos de tecnologia vai ser muito superior. Ou seja, talvez
2493 eu beneficie 4% do uso. Mas, eu vou penalizar os 96% de uma maneira muito
2494 brutal. É que é difícil explicar assim por palavras, mas, a dificuldade dessa
2495 durabilidade é porque está relacionada realmente, como eu acho que o senhor
2496 falou, o catalisador da moto é embutido no escapamento, e nós temos diversas
2497 condições de uso, ou seja, no nosso teste da bancada, a temperatura chega a 600
2498 a 900 graus, às vezes, chega a 1.000 porque existe realmente o efeito do
2499 combustível, às vezes, e as condições é o seguinte quando a gente anda em
2500 qualquer rua, de repente tem uma poeira d'água, ou então, a moto coitada, é muito
2501 mais vulnerável a esse tipo de temperatura. Então, uma poeira d'água que ele
2502 pega a temperatura cai para 100 de repente. Então, existe umas variáveis
2503 externas que nós estamos 24 horas atentos para tentar captar, não só do produto,
2504 meio ambiente, isso quando isso como um todo. Não é? Tem condutor que anda,
2505 se tivesse mais espaço para abrir abriria. Então, a temperatura varia muito, a
2506 condição do ambiente varia muito, então por isso que dificulta até na dimensão do
2507 catalisador e todo o sistema de escape. É óbvio que a gente tem procurado
2508 melhorar muito na parte da alimentação, por isso que todos são injeção direta, o

2509 filtro de ar, enfim, a alimentação que todo mundo sabe que quanto melhor, nós
2510 vamos ter menos gás vencido. Porém o catalisador ainda é fundamental. E esse
2511 catalisador, eu tenho contato com fabricantes e meus engenheiros também, a
2512 gente está procurando buscar a evoluir a tecnologia. E por isso que achamos que
2513 os dados científicos que a gente está até propondo de captar e trabalhar juntos,
2514 vai ser muito importante para a gente fabricante de catalisador e escapamento e
2515 nós pudermos fazer a análise e ter dados. Porque como vocês sabem a
2516 engenharia, são dados, e qualquer dados que venha a nos ajudar talvez em um
2517 curto espaço a gente consiga melhorar. Volto a dizer, a gente que acabou...
2518 Trabalhar nas causas para melhorar isso do que nós efeitos, porque os efeitos
2519 seria, está bom, eu vou por dois escapamentos ou dois catalisadores, tudo bem
2520 poderia até resolver, mas vou penalizar 96% da população, dessa cilindrada que
2521 vai estar assim com o produto que não vai ter o efeito esperado. Era isso que eu
2522 queria esclarecer.

2523

2524

2525 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – A**
2526 **SESBRA.** Ele tinha pedido a palavra...

2527

2528

2529 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo) –** Eu queria complementar.

2530

2531

2532 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
2533 **Deixa só ele complementar. Perfeito.**

2534

2535

2536 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo) –** Márcio Azuma, CNI/Abraciclo. Bom,
2537 só para complementar a explicação do Paulo. Quanto a pergunta que o Fábio fez,
2538 eu vou falar um pouquinho das datas que a gente está propondo pelo motivo que
2539 a gente está tentando uniformizar tudo com a forma europeia. Eu conversei... Eu
2540 tive contato com o pessoal da engenharia, e basicamente é o seguinte, a nossa
2541 proposta por ser um Euro5, vamos chamar de Full, os senhores sabem que em
2542 2020, isso aí vai aparecer na Europa. Ou seja, a nossa ideia é, antes do termino
2543 do desenvolvimento do produto europeu, a gente já vai querer iniciar os nossos
2544 trabalhos. Vocês sabem que a indústria precisa de cerca de 4 anos para fazer os
2545 desenvolvimentos. Normalmente o que acontece, é: a Europa soltaria esses
2546 produtos em 2020 e a gente precisaria aí de pelo menos uns 3 ou 4 anos para
2547 poder soltar. A gente quer trazer conforme essas datas que a gente vai propor e
2548 depois discutir mais tarde. Mas, basicamente o dilei entre o Euro5 e o PROMOT5,
2549 a gente está tentando diminuir. Por quê? Porque a gente, como contar um spoller
2550 aqui, mas é no caso de OBD também a gente vai querer trazer alguma coisa em
2551 avançado. Então, para a gente poder melhorar essa engenharia, poder aproveitar
2552 melhor os trabalhos em conjunto, a ideia seria essa. Porque quando a gente for ou
2553 se a gente partir para um desenvolvimento específico, a gente vai ter que pegar
2554 toda a carga de engenharia que já estão aí do Japão aí do nosso lado. Esperar

2555 terminar todos os trabalhos de Euro5 para poder iniciar um produto específico.
2556 Então, nesse primeiro momento a gente gostaria de manter essa proposta de
2557 durabilidade conforme a Europa, poder trazer as benesses aí de adiantar o que
2558 pudermos de Euro5 e aí quando a gente tiver os dados, assim como o Paulo
2559 comentou, a gente senta e realmente a gente pensa em fazer algo específico para
2560 o Brasil. Nesse primeiro momento a ideia era trazer um programa um pouco mais
2561 sólido, algo um pouco melhor. Essa era a ideia. E responder ao Olímpio, ele
2562 comentou de que seria esse programa de monitoramento, de fazer os testes de 20
2563 mil quilômetros, por exemplo, o que a gente pode de antemão eu poderia dizer
2564 para o Olímpio é o seguinte, a gente pode pensar em algo conforme seria, vamos
2565 falar assim, o mundo ideal. A gente faz o veículo e depois disso a gente tem
2566 aquele programa de monitoramento. Então, a gente pode fazer de repente no ato
2567 da certificação um compromisso dentro INFOSERV ou seja, lá qual o mecanismo
2568 que seria o adequado, dizendo que entregamos um teste de durabilidade
2569 conforme o pacote europeu em laboratório, em dinamômetro, e etc., e etc. E
2570 desse período após o teste, conforme a Europa preconiza até os 60 mil
2571 quilômetros, conforme a IN6 a gente garante os nossos produtos. E aí eu acho
2572 que a gente consegue amarrar um veículo que a gente consegue produzir dentro
2573 de um prazo menor, poder trazer para o nosso mercado algo que ambientalmente
2574 é melhor, podemos aproveitar um pouco a mão-de-obra e fazer um trabalho global
2575 mesmo, entre nós e a Europa e garantimos via certificação que após isso base
2576 IN6 os nossos produtos vão atender. E aí com essa proposta também de fazer o
2577 monitoramento das emissões em conjunto com os senhores, poderemos perceber
2578 se aquilo que a gente está garantindo e verdade ou não. E também até para um
2579 futuro questionamento, porque a gente não... A gente pode fazer um programa
2580 mais abrangente, ao invés de, por exemplo, eu sou de uma empresa, eu rodo
2581 todas. Você pode perceber que de repente um fabricante ou um modelo em
2582 específico, ele tenha uma estática pior. Aí eu acho a gente consegue até focar em
2583 alguns produtos que existem dúvidas. Porque uma das coisas que a gente tem
2584 bastante dificuldade dentro das associadas da Abraciclo é quanto a algumas
2585 motos que elas vêm em no nosso mercado de uma maneira independente. Com
2586 certeza aqueles fabricantes, aqueles associados da Abraciclo, eles garantem que
2587 o produto tenha uma qualidade. Existe a dúvida do tipo, ah, a Europa roda os
2588 testes até 20 mil quilômetros, com 21 mil quilômetros ela vira uma sucata, ela para
2589 de ter o controle ambiental. No nosso caso, a gente teria então, esse compromisso
2590 de que após isso pudesse... A gente pode rodar testes conforme IN6. Vamos
2591 garantir que os nossos produtos estão ok. E para aqueles que realmente
2592 levantaram essa suspeita, levantaram essas dúvidas nos órgãos ambientais, com
2593 esse programa a gente vai poder pegar esse tipo de... Vamos poder separar o joio
2594 do trigo. Essa é a nossa proposta. Resumidamente seria isso é aí. Não sei se eu
2595 consegui responder a você Olímpio.

2596
2597
2598
2599
2600

**A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –
Olímpio pela SESBRA.**

2601 **O SR. OLÍMPIO DE MELO ÁLVARES JR (PROAM)** – Olímpio pela SESBRA. A
2602 questão fundamental aqui é que o Brasil é diferente da Europa no ponto de vista
2603 de rodagem de motocicletas. O programa da inspeção veicular da Prefeitura de
2604 São Paulo, ele levantou as quilometragens anuais das motocicletas que fizeram a
2605 inspeção de um ano para o outro. Então, no intervalo de um ano a média deu 12
2606 mil quilômetros. A média europeia é de 6 mil quilômetros. Porque na moto é usado
2607 menos na Europa, por questões culturais, climáticas, não sei. Mas, a média de
2608 Europa 6 mil e aqui é 12 mil. Então, em tese a gente precisaria de ter uma
2609 durabilidade de duas vezes maior do que na Europa, para confins garantir a
2610 certeza de que as emissões estão sendo atendidas durante esse prazo maior de
2611 durabilidade. Vocês falaram em 3% das motos que é percentual menor das motos
2612 que efetivamente rodam mais. Isso realmente não é o caso, por exemplo, das
2613 motos aqui do município de São Paulo que fizeram inspeção veicular, porque as
2614 motos... A média de quilometragem foi de 12 mil quilômetros. Que não é uma
2615 média baixa. Outra questão, eu queria perguntar para vocês. Vocês falaram que ia
2616 ter um impacto brutal aí em cima da população, dos usuários de baixa renda, que
2617 compram as motos menores, e etc. Até onde a gente conhece o problema, vocês
2618 vão ter dois custos aí adicionais que é o do catalisador, que vai ter mais metal
2619 nobre. Um catalisador pequeno, para motos pequenas vai ter um pouquinho de
2620 material nobre um pouco a mais. E vão ter que fazer os testes de durabilidade por
2621 mais tempo. Ao invés de fazer 20 mil quilômetros vão ter que fazer por 60 mil
2622 quilômetros. Essa seria a diferença. Eu queria saber em termos financeiros, em
2623 termos de percentual de valores de um veículo de pequeno porte, uma moto 125,
2624 por exemplo, qual seria esse impacto? É 300 reais, 500 reais. Eu não sei no valor
2625 total da motocicleta para o comprador.

2626

2627

2628 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
2629 Gente vamos tentar fazer antes de passar a palavra para a CNI, vamos tentar ser
2630 mais ágeis nesse período, que a gente quer concluir a leitura. Eu queria tentar
2631 concluir a leitura antes de almoço, para depois a gente começar a tentar deliberar
2632 sobre os pontos, pelo menos mapear os pontos principais e poder deliberar.
2633 Então, eu passo a palavra para CNI e depois eu vou continuar essa leitura para
2634 ver se a gente consegue, para tentar esclarecer as dúvidas que o Olímpio
2635 levantou pela sociedade civil. Márcio, por favor. CNI/Abraciclo.

2636

2637

2638 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Márcio, CNI/Abraciclo. Bom,
2639 basicamente eu entendi o que o Olímpio comentou. Na verdade, nesse exato
2640 momento a gente está fazendo essa proposta aqui de repente você está
2641 entendendo que ela está aquém do que o mercado, o que existe no mercado.
2642 Mas, o que a gente está fazendo nesse momento é, praticamente a gente vai
2643 colocar a nossa cara a tapa, a gente vai trazer esse produto, a gente quer trazer
2644 esse programa ou esse projeto de levantamento de dados. Então... E também
2645 nesse exato momento o principal é, a gente precisa de tempo de engenharia para
2646 trazer esse produto. E a maneira mais rápida que encontramos, que a gente

2647 conseguiu convencer o nosso (...) porque é limitado dentro das nossas empresas,
2648 seria trazer esse produto europeu. Eu entendo que a discussão a gente pode
2649 continuar, mas eu nesse momento o que eu tenho de informação vindo da nossa
2650 engenharia seria tentar trazer o Euro5, tentar trazer esse programa em
2651 colaboração o Governo. E aí teremos dados para dizer se realmente os 20 mil
2652 quilômetros que a gente roda efetivamente em um laboratório, qual vai ser essa
2653 curva que existe após o que preconiza o regulamento europeu. Então, para
2654 ganhar tempo estamos propondo essa maneira. E em contrapartida para a
2655 próxima discussão quando voltarmos aqui teremos dados e aí sim poderemos
2656 fazer uma proposta mais concreta, a gente sento junto e faz isso aí. Nesse mesmo
2657 a gente não tem dados suficientes.

2658

2659

2660 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – Paulo, CNI/Abraciclo. Só para complementar
2661 quando eu falei 3,8 no Brasil, pode ser considerado só a cidade de São Paulo é
2662 20%. Só a cidade de 20%. Só que eu não posso como referência só a cidade de
2663 São Paulo que tem 20% até pela característica da cidade, todo mundo pede pizza,
2664 etc. Então, precisa ter moto frentista. Só que esses 20% só na cidade São Paulo,
2665 mas no Brasil como um todo representa 3,8. E com relação ao custo eu não tenho
2666 nem ideia... É lógico eu tenho uma imagem, mas não seria sensato, porque a
2667 dificuldade não é nem do custo, o que nós estamos falando e de uma maneira
2668 muito honesta eu volto a dizer, a Abraciclo não está aqui para jogar lá em cima
2669 para tentar mais baixo. Eu estou jogando o que é sério, estudo, para poder dizer
2670 que eu como montadora e meu fabricante e tal, nós estamos com dificuldade de
2671 achar um equilíbrio para aumentar a durabilidade, não é por questão de valor, é
2672 porque a gente não tem ainda dados para avaliar as causas reais, e
2673 principalmente é que não tenho como colocar aqui a engenharia motocicleta que
2674 têm umas particularidades que são fundamentais para entender. Seja pelo espaço
2675 que a gente dispõe, por essa característica que eu falei, a moto pega água,
2676 qualquer lugar facilmente, e o primeiro lugar que ela molha é bem ali no
2677 escapamento que é perto da saída do motor. Então, tem uma série de coisas que
2678 é o conjunto que está fazendo, que a gente precisa de mais um tempo e nós não
2679 estamos falando que nós não queremos... Não é nada disso, muito pelo contrário,
2680 nós queremos trabalhar firmemente para poder achar uma solução técnica que
2681 não onere desnecessariamente o público, principal consumidor dessas nossas
2682 motocicletas.

2683

2684

2685 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
2686 Obrigada, próximo o Mourão.

2687

2688

2689 **O SR. LUIZ ERNESTO BORGES DE MOURÃO SÁ – SUPLENTE (SESBRA)** –
2690 Mourão, SESBRA. É interessante Paulo e senhores Conselheiros que a gente
2691 entenda que o grande problema de qualidade do ar, ele está nas grandes cidades
2692 e está na concentração de motos. O nosso objetivo aqui não é efetivamente

2693 viabilizar qualquer outro tipo de coisa a não ser ter qualidade de ar onde a gente
2694 tem comprovadamente saturação. Então, nós temos em São Paulo, nas grandes
2695 cidades nós temos efetivamente esse problema muito bem caracterizado. Então,
2696 se nós não resolvermos esses problemas sobre esse pretensão... Vamos dizer,
2697 pretensão objetivo de depois no conjunto ganharmos os outros 70 quilômetros,
2698 70%, isso vai ficar muito difícil Paulo, porque nós não podemos responder a
2699 população, as questões de saúde, onde existe grande número de motos, que são
2700 exatamente nas grandes cidades. Então, a gente tem que chegar a uma equação
2701 que a gente possa nos dois pontos a gente trabalhar em conjunto.

2702

2703

2704 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
2705 Obrigada. Vamos seguir a leitura do texto? Paulo.

2706

2707

2708 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo) –** Não, é só para esclarecer. É óbvio que a nossa
2709 preocupação é igual. Quando estamos falando em habilidade, eu não estou
2710 falando que está piorando o ambiente, pelo amor de Deus. O PROMOT5 está
2711 reduzindo drasticamente os gases, esse é o nosso objetivo. Não dá para poder
2712 confundir a qualidade do ar com a durabilidade. E por isso que eu falei que
2713 cientificamente eu posso provar que a durabilidade... Não é que ele está poluindo
2714 mais, pelo amor de Deus, os limites são drasticamente já cumpridos e com o
2715 Euro5 será mais ainda. Então, são duas coisas que não podem ser confundidas.

2716

2717

2718 **O SR. LUIZ ERNESTO BORGES DE MOURÃO SÁ – SUPLENTE (SESBRA) –**
2719 Peço desculpas, mas é até uma questão da durabilidade com a própria
2720 recolocação do material, não é? O que está acontecendo nas grandes cidades? É
2721 que as motos que passam dessa durabilidade, passam a rodar sem nenhum
2722 catalisador, simplesmente. E isso causa quantidade de poluição enorme. Então, a
2723 durabilidade tem efeito direto nessa manutenção da qualidade do ar. Esse é o
2724 grande problema, não é? O que a gente vê na prática pelo Brasil, que talvez não
2725 aconteça na Europa ou em qualquer outro lugar é que essas motos aqui
2726 simplesmente o moto boy está pouco ligando se está com o catalisador ou não.
2727 Então, a qualidade do ar vai para o espaço. Então, a durabilidade tem tudo a ver
2728 com a qualidade do ar especificamente. Esse é um ponto que a gente precisa
2729 deixar bem claro.

2730

2731

2732 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
2733 Vamos passar? Sobe o texto. Artigo 11. A tarde a gente retoma o debate e aí vai
2734 para os pontos principais gente. Fica estabelecida a obrigatoriedade da
2735 incorporação de sistema de auto diagnose de bordo das funções de
2736 gerenciamento do motor que exerçam influência sobre as emissões dotados de
2737 indicadores de falhas ao motorista e protocolos de comunicação para a inspeção
2738 do veículo denominados OBDM1, OBDM2 para a fase PROMOT M5. Proposta

2739 CNI/Abraciclo estabelecer a partir da fase PROMOT M5 a obrigatoriedade da
2740 incorporação de sistemas de auto diagnose das funções de gerenciamento de
2741 motor que exerçam influência sobre as emissões dotadas de indicadores de falha
2742 ao motorista e protocolo de comunicação para a inspeção do veículo
2743 determinados OBDM. § 1º - OBDM1 será exigido a partir de 1º de janeiro de 2022,
2744 para novos modelos 1º de janeiro de 2024 para todos os modelos. Proposta
2745 CNI/Abraciclo, o OBDM1 assim como o OBDM2 será exigido a partir... Aí junta os
2746 dois, a partir de janeiro de 2023, respeitados 4 anos após a publicação para novos
2747 modelos e a partir de 1º de janeiro de 2025 respeitados 6 anos após a publicação
2748 para todos os modelos. § 2º as características do sistema OBDM1 deverão
2749 entender as exigências constantes no regulamento delegado 134 e 168 o
2750 Parlamento Europeu até ser publicada a Instrução Normativa, é outra
2751 uniformização do texto que a gente tem que dar a similar a uniformização que a
2752 gente fez em pesados e leves. É essa a fala final pela Normativa o IBAMA. § 3º,
2753 os critérios de padronização OBDM1 incluindo, mas não se limitando a
2754 conectores, códigos de falhas, serviços de diagnoses, protocolos de comunicação
2755 deverão manter a padronização conforme a norma ISO 15.031. Proposta
2756 CNI/Abraciclo para fins de padronização do OBDM1 incluindo, mas não se
2757 limitando a conectores e etc., deverão manter a padronização conforme norma
2758 ISO 15.031 ou ISO 19.689, ou seja, incluiu aí uma nova norma ou conforme
2759 estabelecidos pelo regulamento delegado da União Europeia 44 de 2014 e suas
2760 alterações. § 4º, o OBDM2 será exigido a partir de 1º de janeiro de 2025 para
2761 novos modelos, a partir de janeiro de 2027 para todos os modelos. A
2762 CNI/Abraciclo ela incorporou parte desse texto no § 1º e sugere a exclusão desse
2763 parágrafo. § 5º, o IBAMA publicará regulamentação para a OBDM2 até o início da
2764 fase PROMOT M5. Proposta da CNI/Abraciclo é de exclusão desse parágrafo e
2765 inclusão de um novo, ou seja, a substituição dele, do texto pôr as características
2766 do sistema OBDM2 deverão atender as exigências constantes nas diretivas
2767 europeias até ser publicada em sua normativa do IBAMA norma ABNT
2768 referenciada pelo IBAMA. Proposta... Aí já entra no outro. Algum comentário
2769 acerca o artigo 11? Não? Artigo 12. Aí temos uma proposta de inclusão de uma
2770 nova sessão, um novo capítulo sobre informações sobre reparo e manutenção.
2771 Artigo 12 - os fabricantes e/ou importadores deverão disponibilizar acesso as
2772 informações referentes a reparo e manutenção dos veículos, a sua rede
2773 autorizada às oficinas credenciadas sendo exclusivo o acesso via sitio eletrônico
2774 do fabricante ou importador inscrito na rede mundial de computadores sempre em
2775 formato padronizado de fácil entendimento. § 1º - o sistema RMI desenvolvido por
2776 fabricantes e/ou importadores terá sempre resguardado o direito de sigilo dos
2777 códigos fonte em todas as salvaguardas a propriedade intelectual, de modo que
2778 sua disponibilização a terceiro siga de modo estrito a Lei Civil no que tange a
2779 regulamentação das relações com rede autorizada. Oficinas credenciadas e na
2780 proteção da informação, termo da Lei de Defesa do Consumidor, vigentes a época
2781 de sua aplicação. § 2º - o IBAMA publicará regulamentação específica sobre os
2782 requisitos mínimos obrigatórios do sistema RMI até 31 de dezembro de 2020.
2783 Comentários? Vai falar pela SESBRA? Eu cedo a palavra a SESBRA.
2784

2785 **A SR^a. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Carmen, SESBRA. Eu
2786 queria entender essa questão do... Existe uma preocupação em geral para que a
2787 manutenção não fique restrita. Existe uma preocupação com relação a
2788 manutenção para que não fique restrita a concessionários. Eu só queria entender
2789 o que está escrito aí, com relação a isso. Se eu preciso fazer uma manutenção,
2790 ela deveria ser feita em qualquer oficina e não em uma credenciada só que se
2791 caracterize em uma reserva de mercado. Vocês estão tentando equacionar isso
2792 ou não? Eu não entendi o texto. Eu queria uma explicação, por favor.

2793

2794

2795 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
2796 Paulo, CNI/Abraciclo.

2797

2798

2799 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – Paulo, CNI Abraciclo. Antes de responder
2800 propriamente a pergunta, eu só queria fazer um apanhado geral, porque eu acho
2801 que esse é o ponto principal do que a gente estava propondo. Que até como, eu
2802 acho que o Olímpio disse... O Olímpio não, o Mourão. É óbvio que é muito
2803 importante o que você falou, porque nós sabemos que o grande é esse, é a peça
2804 original, às vezes, substituída, e etc. Então, nós entendemos que OBDM2 que, na
2805 verdade, vai fazer com que avise a necessidade de manutenção. Então, a moto
2806 vai estar com esse dispositivo que, aliás, nós estamos propondo antecipar em dois
2807 anos a introdução desses equipamentos, que é exatamente a proposta de a gente
2808 poder ter rapidamente, o mais rápido possível os dados que possam auxiliar.
2809 Então, esse OBDM2, vai falar, olha precisa fazer manutenção. São questões
2810 secundárias, então nós estamos propondo um outro dispositivo que é o RMI, que
2811 esse sim vai fazer com que pelo menos a oficina possa saber o que está errado e
2812 realmente faça a sugestão da manutenção. O que eu estou querendo é o
2813 seguinte, que a questão de ser autorizada ou não, aí nós podemos discutir, mas o
2814 grande problema, só para vocês terem uma ideia nós fabricantes investimos
2815 milhões para poder fazer as peças e tudo. Só que hoje a gente fica até triste,
2816 porque hoje qualquer consumidor pode ir em qualquer loja... Só que não é
2817 obrigado a pôr um escapamento catalisador, e obviamente quando ele for
2818 comparar um preço do produto original e um que é só um cano, ele não penso três
2819 vezes, ele vai... Então, vejo bem é... Nós através de nossa rede concepcionárias
2820 nós estamos trabalhando muito forte para ter essa fidelidade. Só para se ter uma
2821 ideia algumas fabricantes estão dando três anos de garantia gratuita, estilo, com
2822 troca de óleo para manter e sensibilizar os clientes da importância de ele visitar.
2823 Agora se ele visitar qualquer outra oficina, ele não vai pôr um produto original, e
2824 vai colocar... Porque hoje eu não entendo uma lei que obrigue que as lojas
2825 vendam o produto conforme estabelecido nas regulamentações. Por isso que é
2826 importante, e essa é a nossa proposta de estar com OBD e mais o RMI, e
2827 obviamente o produto não é por isso que vai estar menos qualificado. Muito pelo
2828 contrário eu acho que a manutenção e o reparo são fundamentais para manter a
2829 vida longa do produto de todo o sistema, do conjunto.

2830

2831 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Márcio, CNI/Abraciclo. Só para... Me
2832 desculpa, ficou faltando o significado do RMI, em inglês é o *Repair and*
2833 *Maintenance Informacion*, e tentar complementar o que a Carmen perguntou... Ah
2834 desculpa. O RMI, na verdade, ele é uma sigla inglesa de *Repair and Maitenance*
2835 *Informacion* e complementar o que a Carmen perguntou de disponibilizar. Isso aí,
2836 na verdade, é uma ferramenta que as montadoras terão para poder abrir as
2837 informações. Existe sempre essa preocupação de que deu problema no meu
2838 produto e eu não... A informação é fechada. Para os itens de emissão, para os
2839 componente que o OBD vai monitorar, por exemplo, que vão afetar emissões, vai
2840 ser uma informação que vai estar aberta, a gente está abrindo mão de uma série
2841 de informações que hoje não fazemos, e via regulamentação a gente está se
2842 comprometendo a informar ou passar essa informação ao consumidor normal. Ou
2843 seja, apesar de nossa pós-venda não ter gostado muito da ideia, a gente está
2844 disponibilizando essa informação via regulamentação para que quando o produto
2845 tenha algo que afete emissões a gente vai disponibilizar. Isso aqui e, na verdade,
2846 dentro daquele tripé que eu comentei no começo da nossa reunião, ele é uma
2847 maneira de facilitar a manutenção dos produtos. Então, essa daqui, na verdade, a
2848 gente está abrindo mão de algo sigiloso hoje para facilitar a vida do consumidor
2849 normal. Obrigado.

2850

2851

2852 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
2853 Márcio uma pergunta, teria como a gente nomear esse sistema de uma outra
2854 forma que não fosse citando especificamente a tecnologia, mas citando o que ele,
2855 o sistema de rastreamento ou sistema a troca de informações alguma coisa desse
2856 tipo.

2857

2858

2859 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Fique a vontade o grupo.

2860

2861

2862 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Só
2863 para a gente não nomear um sistema específico que aí fica a Resolução dando
2864 um comando de que só vale aquele. Só isso.

2865

2866

2867 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Está ok. O grupo aqui pode definir o
2868 nome, sem problema algum.

2869

2870

2871 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
2872 Mourão, SESBRA. Alguém mais?

2873

2874

2875 **O SR. LUIZ ERNESTO BORGES DE MOURÃO SÁ – SUPLENTE (SESBRA)** – A
2876 gente tem que verbalizar exatamente para entender o que está acontecendo, qual

2877 o processo que a gente está... E a gente procura ser muito claro. Não é? Então,
2878 nós temos um problema de fonte fixa. Moto, por exemplo, em São Paulo
2879 representa 18% das emissões totais em São Paulo de monóxido de carbono, por
2880 exemplo. Isso é um fato, é uma estática. Então, nós temos um problema sério,
2881 principalmente em São Paulo. A segunda coisa que a gente tem que ficar claro é
2882 que a indústria tem razão de alguma maneira é que eu forneço um produto e
2883 quem vai trocar, fazer a manutenção tem que ser quem comprou. Isso é verdade.
2884 Mas, esse é o problema de relação realmente do fabricante com o consumidor.
2885 Mas, nós como meio ambiente, nós temos que entender que cada vez... A
2886 realidade de São Paulo hoje é que cada vez que se vende uma moto com a
2887 durabilidade que existe hoje, nós estamos entregando um produto que se torna
2888 obsoleto em dois anos. Um ano ele está emitindo horrivelmente lá dentro. Então,
2889 eu acho que a gente tem que olhar isso ou a gente aumenta efetivamente a
2890 durabilidade, coloca um produto melhor no mercado que permita com que isso
2891 garanta que as pessoas possam efetivamente ter uma qualidade de ar melhor ou
2892 não. Eu acho que esse é o ponto que a gente está discutindo. Bom, nós temos
2893 também que colocar que os órgãos ambientais, eles têm, eu posso falar isso, a
2894 responsabilidade, tem a inspeção que garanta ou que prenda as motos que estão
2895 fora da especificação. Mas, eu acho que esse não é efetivamente a questão que a
2896 gente tem que colocar. Eu acho que eu tenho que ter um produto melhor, que nas
2897 condições brasileiras me garanta uma qualidade de ar melhor. E não... Esse meu
2898 produto na Europa, ele dá uma qualidade de ar maravilhosa. Mas, aqui no Brasil
2899 ele não vai dar principalmente nas grandes cidades que é um problema. E um
2900 segundo problema também, que é bem brasileiro, é garantir que as pessoas como
2901 sociedade civil, tem que colocar que a pessoas tenham acesso a todas as oficinas
2902 de uma mineira que elas possam reparar as suas motos de forma mais barata. É
2903 claro esse é um problema se estende para todos os carros, mas nos carros a
2904 gente tem as oficinas que fazem os reparos. E então, esse é o problema que vai
2905 um pouco além do nosso controle, da nossa margem de controle. Se o indivíduo
2906 faz a troca, mas ele tem que ter oficinas não autorizadas, que ele possa fazer de
2907 alguma maneira. Eu acho que isso tinha que ser de uma forma geral para que os
2908 dados possam ter confiabilidade a gente tinha que estender esse processo de
2909 uma maneira geral para o amplo espectro de quem faz essa manutenção. Claro
2910 que é impossível, porque como é que eu... Uma autorizada vai controlar o senhor
2911 José de oficina de esquina? Mas, é bom para a gente colocar exatamente de que
2912 forma a gente está colocando esse produto. E é importante que a indústria
2913 entenda que o nosso problema aqui é garantir qualidade de ar da fonte fica. Não
2914 é? Esse é o nosso problema específico. E especificamente, não globalizadamente,
2915 mas nas grandes cidades.

2916

2917

2918 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – A Zilda saiu
2919 um minuto eu vou continuar. Alguma outra fala em relação a isso? Por enquanto
2920 não. Só esclarecendo a Abraciclo, nós retiramos, vocês fizeram uma série de
2921 observações quanto a renumeração. Excluímos tudo, porque isso é automático, já

2922 ajuda a dá uma impressão melhor, com menos vermelhos. Tá? Então, indo para a
2923 frente. Podemos ir para a frente? Gilberto então, ainda sobre isso?

2924

2925

2926 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (IBAMA)** – Gilberto,
2927 IBAMA. Isso. Na verdade, é um encaminhamento. Gente, eu acho que eu gostaria
2928 de parar para almoçar no momento e retornar próximo a uma hora. Não sei se
2929 todos os Conselheiros concordariam é um pedido.

2930

2931

2932 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Então,
2933 vamos acordar aqui. Qual é o horário de retorno? Eu pergunto ao André que vinha
2934 sendo rígido.

2935

2936

2937 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então, é
2938 uma hora agora, eu acho que duas horas é razoável.

2939

2940

2941 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Uma
2942 horinha? Tá. Deixa eu fazer uma pergunta anterior a isso principalmente para os
2943 membros da Câmara, qual é o... Até que horas mais ou menos nós podemos
2944 continuar à tarde? Quem está fora do Brasília. 5 horas... Mas, eu preciso da hora
2945 de saída. Você tem que sair daqui cinco horas. Quatro e meia. Quem mais tem
2946 voo anterior a quatro e meia? É que quatro e meia é um membro da Câmara. Eu
2947 quero ver se a gente vai ter quórum até que horas mais ou menos. Às cinco.
2948 Então, no limite a gente vai trabalhar à tarde até no máximo umas cinco, porque
2949 se só você sair, mas permanecer o quórum a gente ainda fica um pouco mais.
2950 Então, cadê a Zilda, voltou? Não. Então, está bom. Então, vamos interromper
2951 agora para o almoço voltando às duas horas. E com a perspectiva de ficar até
2952 cinco.

2953

2954

2955 *(Intervalo para almoço).*

2956

2957

2958 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
2959 Vamos retomar? Nós não paramos no 5º. Paramos? Não. 11º, não foi? Foi 11º?
2960 12º? Puxa só para a gente ir lendo. Vamos lá. Vamos retomar. Quem chegou,
2961 quem não chegou, vamos lá. De quem é o primeiro voo aí? 5, 6 horas? 5? Ah,
2962 não, 6h50... Vamos lá. Artigo 12. Eu acho que foi aqui que nós paramos. Não. O
2963 12 já foi lido. O 12, o texto original. Esse nós não lemos. Eu tinha saído para falar
2964 ao telefone bem nessa hora. Mas, então, eu vou ler o 12. Há uma proposta de
2965 novo artigo 12 de parte da CNI, e eu vou ler o artigo 12 original do texto, que não é
2966 necessariamente o mesmo assunto, correto CNI? Então, artigo 12: “A partir da
2967 fase PROMOT M5, cada configuração de ciclomotor, motoriclos, triciclos e

2968 quadriciclos sujeito à apresentação do relatório de valores de emissão da
2969 produção instituído pelo artigo 1º? 11, da Resolução CONAMA 432, de 2011, será
2970 ensaiada à alíquota de 0,05% centésimo de ponto percentuais da produção ou
2971 importação para comercialização, no Brasil, com um mínimo de três unidades por
2972 mês. § 1º, os ensaios de RVEP deverão ser realizados com combustível padrão
2973 de referência. § 2º, as unidades de motorização multicomcombustível deverão ser
2974 ensaiadas com cada um dos combustíveis para o qual o veículo está apto a
2975 utilizar, na proporção de 1 para N unidades, é isso? 1 sobre N. Das unidades de
2976 cada combustível, sendo N o número de combustíveis possíveis de serem
2977 utilizados.” Comentários acerca desse artigo 12 original? Então, eu vou acabar de
2978 ler. Artigo 13, o § 1º do artigo 11 da Resolução Conama 432, de 2011, passa a
2979 vigorar com a seguinte redação: “A cada início de semestre, o fabricante ou
2980 importador representante deverá fornecer ao IBAMA, em um prazo de 30 dias, o
2981 RVEP relativo ao semestre imediatamente anterior com os valores de emissão
2982 obtidos de SO, NOX, material particulado, NMOG ou THC se abastecido com gás
2983 natural veicular.” Proposta CNI/Abraciclo, basicamente é substituir NMOG por
2984 NMHC. É isso, Márcio? Correto. Comentários acerca do artigo 13? Eu acho que...
2985 É claro que a CNI tem colocado isso, onde aparece NMOG, essa substituição.
2986 ANAMMA?

2987

2988

2989 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Rápido. Fábio
2990 Branco, Anamma. O CO2 não está contemplado. Está correto isso? Na questão
2991 da... Não está contemplado no RVEP. Eu pergunto se é isso... Eu vi que não está
2992 no texto original e nem na ementa. Eu não se é correto isso ou se foi um
2993 esquecimento. Talvez a Anfavia...

2994

2995

2996 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Peça
2997 apoio aos universitários. Rui, você conseguiria responder? Gilberto?

2998

2999

3000 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. O CO2 nunca foi requerido.
3001 Não é objeto de discussão.

3002

3003

3004 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
3005 Algum questionamento a mais? Podemos ir para o artigo seguinte? Vamos
3006 terminar essa leitura só para a gente mapear e entrar nos pontos nevrálgicos.
3007 “Artigo 14, para cada unidade de ciclomotor, motociclo, triciclo ou quadriciclo, - a
3008 gente vai ter que fazer aquela mudança - sujeita ao RVEP que não atender os
3009 relatórios da fase PROMOT M5 deverá ser ensaiada nova unidade do mesmo
3010 modelo e lote de produção. Parágrafo primeiro... Isso a gente tirou porque era só
3011 renumeração, certo? “§ 1º, as unidades de não atenderem aos limites deverão
3012 receber manutenção e serem ensaiadas novamente. § 2º, os resultados dos
3013 ensaios... Os procedimentos de manutenção e as providências tomadas junto à

3014 produção para corrigir as falhas que originaram o não atendimento do previsto do
3015 caput desse artigo deverão ser reportados ao IBAMA. Parágrafo terceiro, a
3016 produção será considerada conforme se atendidos os critérios estatísticos
3017 constantes no anexo da Resolução 299, de 25 de outubro de 2001, considerados
3018 os critérios de amostragem previstos nesta Resolução.” Algum ponto? Próximo.
3019 “Da emissão de ruído veicular. Artigo 15, os ensaios para medição dos níveis de
3020 ruído para fins desta resolução deverão ser feitos de acordo com a norma
3021 ABNT/NBR 15.145, de 2004, acústica, emissão de ruído emitido por veículos
3022 rodoviários automotores em aceleração, método de engenharia ou norma
3023 sucedânea referenciada pelo IBAMA e norma ABNT. Ruído... no que se refere a
3024 medição de ruído nas proximidades do escapamento ou norma sucedânea
3025 equivalente referendada pelo IBAMA.” Proposta da Abraciclo, exclusão do artigo.
3026 Por quê? Inclusão de artigo e parágrafos: “Ficam estabelecidos os limites a
3027 emissão de ruído e a data de implantação, conforme tabela 3 do anexo nesta
3028 Resolução.” Está propondo regulamentar o ruído direto na Resolução. É isso?
3029 Paulo, quer falar? Deixa eu acabar de ler. Deixa eu só acabar de ler a proposta de
3030 vocês. “Paragrafo primeiro, a determinação de ruído com veículo em aceleração
3031 deverá ser feita conforme método prescrito pela norma é ECER 41-04 ou norma
3032 brasileira referendada pelo IBAMA. Opcionalmente os métodos de ensaios
3033 definidos na Norma ECER 41-04 e os respectivos limites previstos no caput deste
3034 artigo poderão ser utilizados para novas homologações já a partir da publicação
3035 desta Resolução.” Quer mostrar a tabela também? A tabela está aí? Oi? “O ensaio
3036 com veículo parado para fins de homologação deverá ser realizado com base na
3037 ABNT 9714, de 2000.” Paulo. Pode falar.

3038

3039

3040 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – CNI/Abraciclo. Na verdade, o texto original
3041 estava mantendo os mesmos padrões do nível de ruído. E a proposta, até para ser
3042 coerente, nós estamos propondo uma mudança, adaptando à Euro5 que, sem
3043 dúvida, é mais adequada e exigente, para ficar alinhado porque não teria sentido o
3044 nível de ruído, que está desde 92, sem atualização. Então, nós estamos
3045 aproveitando para já atualizá-la e deixa-la mais adequadamente.

3046

3047

3048 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Rui,
3049 Governo do Estado de São Paulo.

3050

3051

3052 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Quanto ao método em si, nós
3053 não temos assim nada que desabone. O que nós entendemos que os limites
3054 praticados na Europa eles são mais brandos do que deveriam ser. Portanto, a
3055 gente entende que em alguns casos, uma moto calibrada para o mercado
3056 europeu, ela acaba emitindo mais ruído do que uma moto calibrada para o
3057 mercado brasileiro, conforme a 15.145. Então, a gente discorda dessa proposta da
3058 Abraciclo por conta dos limites praticados na Europa e não pelo método em si,
3059 mas a gente entende que os limites deveriam ser menores.

3060 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3061 **Pode. Você quer contra argumentar?**

3062

3063

3064 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo) –** É que na verdade talvez esse assunto requeira
3065 mais discussão, porque, Rui, essa metodologia e os limites, eles são bem
3066 adequados porque... Eu entendi a sua colocação, e nós fizemos exatamente na
3067 prática para ver se isso ocorria, mas, na verdade, como o método é totalmente
3068 diferente, o resultado também não vai ser o que você está imaginando. O Azur
3069 pode até falar detalhadamente.

3070

3071

3072 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo) –** Eduardo Sambuichi, CNI
3073 Abraciclo. Bom, só um adendo com relação aos limites: hoje na Europa estão
3074 sendo discutidos novos limites do que já é aplicado hoje e o que está escrito aqui
3075 nessa... Que estamos propondo nesta Resolução. No entanto, esses limites ainda,
3076 como eu falei, estão em estudo. Existe um grupo que está estudando sim uma
3077 redução desses limites. No momento a gente gostaria sim de alinhar com os
3078 mesmos limites da Europa, mas esses dados ainda não estão disponíveis e esse
3079 estudo não foi concluído. Importante só tentar fazer uma explicação da diferença
3080 da 4.103, que é a base da NBR 15.145, que hoje utilizamos para fazer
3081 homologação de (...) aqui no Brasil, com relação à Norma R41-04, que já é
3082 adotada pela Europa e assim como vários países da Ásia. Eu acho que mais 90
3083 países já adotaram esse novo procedimento. Realmente quando essa norma foi
3084 adotada lá na Europa, ela não fez uma redução de limites. Ela pegou uma massa
3085 de veículos e fez uma correlação com a Norma R103, que era norma anterior, que
3086 é a nossa 145, eles fizeram essa correlação só que... No entanto, eles não
3087 conseguiram fazer essa redução de imediato, mesmo porque a norma era
3088 diferente, porque isso penalizaria alguns veículos que estavam no limite de
3089 entender... Que já atendiam a norma anterior. E para passar para a nova norma,
3090 precisaria de um tempo de ajuste, vamos dizer assim. Por isso que quando foi
3091 feita a atualização da norma, o limite realmente não foi mexido. São limites
3092 distintos. Mas não foi feito um estudo de redução naquele momento. Hoje está
3093 sendo feito. Então, o procedimento é importante para que a gente possa alinhar
3094 com a Europa o procedimento. E a redução de limite imediato realmente nós
3095 provavelmente não temos um valor para propor. Mas, o que essa norma
3096 adicionalmente em relação à norma atual é que ela dá uma maior abrangência nos
3097 ensaios. Hoje a norma atual ela ensaia em uma única velocidade. Essa norma 41-
3098 04, ela faz esse mesmo ensaio e traz o conceito chamado ASSEP, que é uma
3099 abrangência maior em que você além do valor daquela velocidade e marcha
3100 específica que o veículo precisa atender, você precisa ainda... O técnico que vai
3101 fazer o testemunho, ele pode escolher duas velocidades distintas ou em qualquer
3102 rotação para complementar esse ensaio que hoje é feito numa velocidade só.
3103 Então, ele dá a abrangência nesse sentido.

3104

3105

3106 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Marcio Azuma, CNI Abraciclo. Só para
3107 complementar o que o Eduardo falou. Basicamente o que foi alterado nessa
3108 proposta da Europa, em um primeiro momento, é você alterar a maneira que você
3109 roda o teste porque existia uma desconfiança de que a moto ou o veículo era
3110 preparado para apenas condução de teste. Esse novo procedimento abrangeu a
3111 metodologia. Então, você consegue reduzir o ruído em várias faixas de utilização.
3112 Então, por exemplo, aquela moto que ela era limítrofe em uma condição do teste
3113 anterior, da metodologia do teste anterior, sempre você vai ter que fazer um
3114 investimento, um desenvolvimento, por quê? Porque você mudando a maneira
3115 que você testa, você vai mudar a carga ou a maneira que a moto vai emitir o ruído.
3116 Fazendo isso, você tem que retrabalhar vários itens. Então, a ideia é: em um
3117 primeiro momento, você alterar a metodologia de como você roda o teste, você vai
3118 conseguir captar o ruído da moto em uma abrangência, em uma faixa maior de
3119 utilização. Apesar de você não ter uma redução em números, você consegue fazer
3120 uma varredura de como ela se comporta em um trecho urbano, em uma rodovia,
3121 etc. E aí quando, seguindo o que a Europa está planejando, você faz esse
3122 aprendizado por faixas de maior abrangência e você vai fazendo essa redução.
3123

3124

3125 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Tudo que o Azumasam falou
3126 é verdade com um detalhe que ele esqueceu de dizer, que a aceleração praticada
3127 no ensaio europeu ela é uma aceleração inferior à aceleração praticada aqui no
3128 mercado brasileiro. Esse método ele parece ser mais interessante, e eu só
3129 mudaria o tempo verbal que usou, ele falou que reduz no nível de ruído da moto.
3130 Eu diria assim: “Esse método europeu, ele reduziria o nível de ruído de moto se o
3131 limite fosse adequado.” Como eu acho que eu entendo que o limite ele é brando.
3132 Então, você não requer um rigor tão... O rigor necessário que deveria. Tanto é fato
3133 isso que motos calibradas para esse mercado não são aprovadas no nosso
3134 mercado. Então, é esse o nosso entendimento. Volto a fazer aquele convite a
3135 Abraciclo, durante dois anos, a gente fazer um estudo paralelo. Então, durante os
3136 próximos dois anos, nós podemos fazer conforme... Homologando veículos
3137 conforme 15.145 e registrando valores conforme procedimento 41. E daqui a dois
3138 anos nós podemos voltar a nos sentar aqui, independente do que a Europa
3139 decidir, e a gente pode estabelecer os limites brasileiros, talvez até à frente da
3140 Europa.

3141

3142

3143 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
3144 Concluindo. Está certo? Ótimo, então. Próximo artigo. Ali é um novo 16, que seria
3145 renumerado. “Todos os documentos...” “Disposições gerais: Todos os documentos
3146 e informações apresentados deverão refletir a realidade da configuração do
3147 veículo homologado.” A proposta é CNI/Abraciclo. Só numeração. Pode tirar. Eu
3148 pensei que você estivesse tirado. Pode tirar. Pode tirar. “17, o fabricante,
3149 importador ou representante legal deverá comercializar no Brasil somente veículos
3150 que estejam de acordo com a configuração homologada.” Precisa botar isso? Na
3151 realidade, o que poderia se dizer é que só a partir da data das fases só pode ser

3152 comercializados veículos de acordo com os detalhamentos exigidos nesta
3153 Resolução. “Artigo 18, alterações dos componentes, inclusive na versão do
3154 Programa da Central Eletrônica de Veículo – ECU, que altere os níveis de
3155 emissão de ruídos deverão ser comunicados ao IBAMA através do Sistema
3156 Infoserv. E poderá requer nova homologação após a avaliação do Ibama ou de
3157 seu representante.” Eu faria umas correções português nesse artigo, olhando ele
3158 com mais atenção depois. Gilberto, quer falar? Não? “19, todas as despesas
3159 decorrentes das ações desta Resolução, tais como ensaio, inspeções, auditorias,
3160 recolhimentos, reparos, administrativas de transporte do produto ou do pessoal
3161 envolvido, locação de laboratórios e pistas de ensaios serão assumidas
3162 exclusivamente pelo fabricante ou seu importador representante, ou na sua
3163 inexistência, pelo importador responsável pelo lote de veículos ou motores.”
3164 “Artigo 20, nos casos de realização dos programas de reparo decorrentes de
3165 infrações, a esta resolução caberá ao fabricante e/ou importador dar publicidade à
3166 população dos fatos e dos veículos afetados, seguindo os critérios estabelecidos
3167 pelo departamento de proteção e defesa do consumidor.” “Parágrafo 1º, nos casos
3168 de realização dos programas de reparo decorrentes de ações ambientais
3169 corretivas, o fabricante, importador ou representante legal deverá apresentar plano
3170 de reparo da frota dos veículos afetados dentro do prazo estabelecido pelo Ibama
3171 para a execução dos trabalhos de correção.” “§ 2º, as despesas decorrentes
3172 dessa ações, tais como ensaios comprobatórios, recolhimentos, despesas
3173 administrativas de transporte de produto e de pessoal envolvido e locação de
3174 laboratórios ficarão a cargo do fabricante, importador e seu representante legal.”
3175 Ibama.

3176
3177

3178 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,
3179 IBAMA. A gente acabou passando aqui pelo artigo 19. E como a CNI renumerou, a
3180 gente acabou que não prestou atenção. É uma proposta que foi feita pelo IBAMA
3181 e MMA, está aqui, mas o final da frase - se puder botar na tela ali – “serão
3182 assumidos exclusivamente pelo fabricante ou seu importador representante, ou na
3183 sua inexistência, pelo importador responsável pelo lote de veículos ou motores.”
3184 Essa figura, ela não existe no comércio exterior. Ou é fabricante ou é importador.
3185 Então, assim, a frase deveria terminar justamente “pelo fabricante e/ou
3186 importador.” Então, deixar, de repente sinalizado ali para a gente rever esse texto
3187 como emenda para não votar errado e criar aí uma situação que não existe nem
3188 na regra do comércio exterior. Obrigado.

3189
3190

3191 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
3192 Quem sabe a gente já corrige direto. Acaba no importador.

3193
3194

3195 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Coloca lá
3196 “e/ou importador.”

3197

3198 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – E o**
3199 **outro também. Não. No primeiro “importador.”**

3200

3201

3202 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) – Se pertinente**
3203 **depois, presidente, é só a gente rever justamente essas referências, que a gente**
3204 **fez esse trabalho nos textos de tanto de P8 quanto de Leves. Então, é o mesmo**
3205 **cuidado que a gente tem que ter aqui para moto.**

3206

3207

3208 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Nós**
3209 **vamos ter que fazer uma revisão dura para próxima reunião desta resolução. Não,**
3210 **de português. Eu falo de português. Que tem uma sobreposição de**
3211 **nomenclaturas, aquele negócio de dizer... É um erro que está na nossa proposta.**
3212 **Vamos lá.**

3213

3214

3215 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) – É um erro**
3216 **nosso. A gente apresentou um texto sem muito aperfeiçoamento e polimento final.**
3217 **É preciso que seja feito nesta Câmara.**

3218

3219

3220 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Mais**
3221 **alguma coisa, Gilberto? Anamma.**

3222

3223

3224 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) – Apenas uma**
3225 **sugestão, se o Gilberto concordar. Poderia pegar o texto integral da L7, deveria**
3226 **ser idêntico aqui e trazer para cá. Já está bastante discutido lá. Do artigo 19 ali.**
3227 **Poderia trazer tal como lá.**

3228

3229

3230 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) – Bom, a gente**
3231 **só tem o texto L7, L8 aprovado hoje. Então, é um trabalho para casa, acredito.**

3232

3233

3234 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Mas**
3235 **depois a gente faz essa limpeza coletiva, porque não é correção de conteúdo, isso**
3236 **é uma correção só de forma, até para ficarem as resoluções com texto similares,**
3237 **compatíveis e a gente não ter aplicações diferentes. Alguma observação mais ou**
3238 **a gente pode partir para o próximo artigo? O 20, eu já tinha lido. Não tinha? “21, o**
3239 **não cumprimento das disposições sujeitará os infratores a sanções previstas na**
3240 **Lei 9.605, de 98 e Decreto 6.514, de 2008, sem prejuízo das demais sanções**
3241 **previstas na legislação específica.” Eu não tiraria, mas a Consultoria Jurídica**
3242 **sempre tira porque diz que isso já está na própria Lei de Crimes Ambientais e no**
3243 **Decreto que a regulamenta, mas deixa. A essas alturas deixa. “Artigo 22, o**

3244 fabricante ou importador de veículos que, mesmo pertencendo a uma
3245 configuração a qual são aplicáveis os limites máximos de emissão, cujos veículos
3246 constituem-se numa série para uso específico, para uso militar, em provas
3247 esportivas, lançamentos especiais ou para pesquisas de combustíveis alternativos
3248 a gasolina, Etanol ou óleo diesel automotivos, poderão solicitar ao Ibama que ao
3249 seu critério se manifestará quanto à dispensa ao atendimento dos limites de
3250 emissão de gás, de escapamento e ruído previstos nesta resolução.” Isso é uma
3251 transposição daquela portaria do Ibama, instrução normativa. Já foi portaria há
3252 alguns anos atrás, por isso que ainda me confundo. Proposta CNI/Abraciclo.
3253 Ajuste no texto. Onde é que está o ajuste? “Urbano e rodoviário.” Está ali no meio.
3254 Não é isso? “Para o transporte urbano e/ou rodoviário não pode ser utilizado...”

3255

3256

3257 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – Isso. Porque existe uma categoria específica de
3258 competição e obviamente eles não podem rodar, mas adquirir... Deixar ele... Pode
3259 ser que no geral, até... Mas para tirar dúvida, a gente procurou deixar mais
3260 específico. É só isso.

3261

3262

3263 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
3264 Gilberto, isso daí não entram os veículos de uso diplomáticos, essas coisas não
3265 entram aí nesse?

3266

3267

3268 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,
3269 Ibama. Não é o caso. Não é uma explicação especial igual está nos moldes...
3270 Essa aqui é justamente essa diferenciação ali para a aplicação e etc. Mas, enfim,
3271 é similar, só que a redação, como ela é do PROMOT, ela é um tanto diferente.

3272

3273

3274 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
3275 Claro. Vocês podem concordar com essa...? Bom, a gente vai deliberar depois, aí
3276 a gente vê, mas é só essa inserção a mais. Próximo. “23, ficam revogados os
3277 artigos 10 e 11 da Conama 297, de 26 de fevereiro de 2002. Esta resolução entra
3278 em vigor na data de sua publicação.” Tira aí a renumeração. Isso aí a gente vê
3279 depois. Isso. Agora, vamos ver... Tem uma tabela nova proposta para... Essa daí é
3280 proposta da CNI. Oi?

3281

3282

3283 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Exato, Prazos em
3284 NMHC.

3285

3286

3287 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
3288 Prazos em NMHC. Correto. Alguma pergunta em relação à tabela? Tabela 2. Tem
3289 uma proposta da Abraciclo. Também é prazo. Nesse caso é só prazo, é isso?

3290 Tabela 3. Na tabela 2, a CNI/Abraciclo está solicitando a retirada das notas de
3291 rodapé da tabela. Além dos prazos, está solicitando a retirada... Por quê? Pode
3292 subir.

3293

3294

3295 **O SR. AFONSO CAGNINO (CNI/Abraciclo)** – Afonso Caenos, CNI/Abraciclo. As
3296 notas que estão referenciadas dizem respeito à inspeção veicular que já não vale
3297 mais. A inspeção veicular já foi revogada.

3298

3299

3300 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – As
3301 notas de rodapé da Tabela 2.

3302

3303

3304 **O SR. AFONSO CAGNINO (CNI/Abraciclo)** – Na verdade, ela referencia a uma
3305 fase anterior do programa.

3306

3307

3308 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – A
3309 418 não foi revogada.

3310

3311

3312 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – A Resolução
3313 Conama 418, que ela traz justamente a inspeção veicular, ela não tem data de
3314 validade. Ela está em vigor. Está em vigência.

3315

3316

3317 **O SR. AFONSO CAGNINO (CNI/Abraciclo)** – Desculpem só que as notas são de
3318 remissão para a fase anterior do programa de emissões anterior, da fase M3.
3319 Tudo bem.

3320

3321

3322 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – A fase de
3323 inspeção continua a mesma.

3324

3325

3326 **O SR. AFONSO CAGNINO (CNI/Abraciclo)** – Ok, mas as tabelas estavam
3327 referenciadas a uma fase anterior do programa de emissões. Ela faz uma...
3328 Porque é veículo parado. E as contas são feitas... O veículo é testado de modo
3329 parado. E a tabela é feita com o veículo em movimento. Então, ela faz um fator de
3330 redução. Os fatores não são condizentes com a nova fase.

3331

3332

3333 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo)** – Eduardo Sambuichi,
3334 CNI/Abraciclo. A exclusão da nota... As resoluções 418 e 451, que são referentes
3335 à inspeção veicular, elas estão vigentes, não foram revogadas, e nessas

3336 resoluções têm essa nota descrita aqui, que são específicas para serem utilizadas
3337 durante o procedimento de medição, que é utilizado para o programa de inspeção.
3338 Para homologação, para o ensaio de homologação, essa nota que ele fala do fator
3339 de correção e do fator de diluição, para homologação, que ele não se aplica. Esse
3340 é o ponto. Homologação, a gente não aplica esses valores... Esse fator de
3341 diluição, mas no caso de inspeção veicular, que é um ambiente um pouco
3342 diferente de homologação, sim esses fatores precisam sim serem considerados.

3343

3344

3345 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. SAbuitesam, eu acho que
3346 pelo menos o segundo, a gente deveria manter para definir o gás de referência, ou
3347 o hexano ou propano, às vezes, por facilidade do laboratório, mas precisa ter uma
3348 equivalência de HC. Pelo menos o segundo manter.

3349

3350

3351 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo)** – Ok. Sim. Só o fator de
3352 diluição que realmente tem esse aplicativo no caso de homologação. Sem
3353 problemas.

3354

3355

3356 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – Posso falar:

3357

3358

3359 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – A
3360 gente dá uma olhada depois. Vamos passar para o próximo? Gabriel.

3361

3362

3363 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – Gabriel,
3364 representando a Anamma. Essa questão do fator de diluição, ela se prende a duas
3365 coisas, especialmente nas motos. A pulsação no tubo de descarga, que faz entrar
3366 um pouco de ar pela saída e, às vezes, aquele pulser que também introduz ar
3367 antes do catalisador para auxiliar a queima. E a experiência mostrou, nos
3368 programas de inspeção, que não é decorrente de cano furado, nem nada, mas o
3369 fator de diluição das motocicletas é da ordem de 1,5 para cima. Nunca é 1, como
3370 nos automóveis. E isso requer uma correção do valor de CO e de HC medido para
3371 se chegar no valor correto. Eu acho que deve constar sim essa nota do fator de
3372 diluição. Talvez não o limite de 2,5, que nós não estamos checando se a moto
3373 está dentro ou fora desse limite. Mas a correção é mandatória.

3374

3375

3376 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – CNI.**

3377

3378

3379 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo)** – Eduardo Sambuichi,
3380 CNI/Abraciclo. No caso da homologação, o procedimento de medição é um
3381 pouquinho diferente. Realmente na inspeção, você não tem aquela condição de

3382 você instalar diretamente o cano para você vedar o escapamento. No
3383 dinamômetro, a medição de marcha lenta, ela é feita logo após o ensaio do
3384 dinamométrico. Então, o tubo ele está selado. Então, esse fator de diluição que é
3385 necessário considerar no procedimento de inspeção porque realmente você não
3386 consegue criar essa condição, ele precisa ser aplicado. No caso do ensaio de
3387 homologação, ele realmente não tem essa entrada de ar, e por isso que eu
3388 comentei que como os procedimentos são diferentes, você pode até checar assim
3389 os dados de marcha lenta medido nessa condição que realmente o fator de
3390 diluição... Vamos dizer assim, o balanço de CO2 dá em torno de 14, quase 15.
3391 Então, quer dizer, é muito distinta. Podemos até colocar, desde que realmente
3392 seja necessário, mas no procedimento, pelo menos em homologação isso não
3393 ocorre, por isso que a gente queria só deixar claro aqui que esse é um
3394 procedimento de homologação. Esse fator de diluição no na inspeção veicular, na
3395 IN, na Instrução Normativa ele consta sim. Então, a gente só quer se separar:
3396 homologação, o procedimento é diferente, por isso que a gente e gostaria de só
3397 excluir essa nota aqui.

3398
3399

3400 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – Gabriel, ANAMMA.
3401 Eu discordo, Eduardo, porque primeiro se tiver um pulser, um mecanismo que por
3402 pulsação introduz ar no cano de descarga de propósito é para ajudar o catalisador.
3403 Se existir um dispositivo desse, vai aparecer uma diluição lá na saída mesmo que
3404 o cano esteja todo vedado. Mas mesmo que não haja é sempre conveniente
3405 colocar a correção pela diluição para evitar qualquer dúvida, porque não é proibido
3406 diluir, mas é não recomendável não saber se houve diluição. Então, eu acho que
3407 eu manteria essa exigência aqui também, inclusive isso deveria estar nos
3408 automóveis e em todo lugar. E não prejudica em nada. Não atrapalha em nada.

3409
3410

3411 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3412 Cetesb. Depois CNI.

3413
3414

3415 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Nós estamos conferindo aqui
3416 a Resolução CONAMA 418 e a afirmação da Abraciclo de fato procede. Então, é
3417 isso mesmo, esse item ele pode ser eliminado. O rodapé... A nota de rodapé 1 da
3418 tabela.

3419
3420

3421 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Eu vou
3422 complementar o que o Rui falou. Essa tabela... Esse valor de 2,5, ele saiu –
3423 Gilberto, Ibama – esse fator saiu da 418 e ele representa um resultado, na tabela,
3424 para questões de inspeção veicular. Já na 432, de 2011, você tem a tabela sem
3425 fazer referência a fatores de diluição. Então, provavelmente para o teste de
3426 homologação então você não precisa seguir, utilizar esse fator, mas o 2,5 precisa.
3427 Então, como a gente está falando aqui na tabela 2 da proposta para homologação,

3428 você pode desconsiderar a nota de rodapé de 2,5. Já o equivalente em hexano
3429 pode permanecer, mas quem vai ditar isso é o regulamento, é o método de
3430 ensaio.

3431

3432

3433 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Você
3434 então fala que pode taxar a primeira e a segunda? Eu tenho inscritos a CNI e a
3435 CESBRA. CNI ainda quer a palavra?

3436

3437

3438 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – Na verdade, o que for mais conveniente, o que
3439 exemplificar melhor, eu estou de acordo, porque não é... Foi só uma consideração,
3440 como o Rui explicou.

3441

3442

3443 **O SR. OLÍMPIO DE MELO ÁLVARES JR (PROAM)** – Rui, eu não sei se você...

3444

3445

3446 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
3447 Olímpio da CESBRA.

3448

3449

3450 **O SR. OLÍMPIO DE MELO ÁLVARES JR (PROAM)** – Olímpio, CESBRA. Eu não
3451 sei se você ouviu exatamente, você estava concentrado aí há que o Gabriel falou,
3452 sobre a injeção de ar secundária no escapamento para reduzir a emissão. Nesse
3453 caso, precisa de fazer uma correção do fator de emissão.

3454

3455

3456 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, CetesbRA. Eu estou olhando o que
3457 está na 418 e na 432. A 432 já não previa isso. Então, por uma questão de
3458 coerência, eu entendo que não se aplica também nessa aqui. Somente isso.

3459

3460

3461 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
3462 Podemos seguir na próxima tabela? Gabriel.

3463

3464

3465 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – Gabriel, ANAMMA.
3466 Eu gostaria de protestar isso: não é porque está escrito ou escrito ali que deve
3467 fazer ou não deve fazer. Tecnicamente pode existir uma diluição dos gases que
3468 não é fraude, não é problema, não é nada, mas altera resultado. E o grande
3469 problema que a gente teve em campo, na hora de implantar o programa de
3470 inspeção de São Paulo foi por falta dessa observação. Toda vez que se mede um
3471 monóxido de carbono, um HC em um cano de descarga, é conveniente, tenha
3472 diluição ou não, é conveniente comparar com CO₂, verificar como... É uma
3473 fórmula simples, automática nos equipamentos comuns de oficina. Não tem

3474 porque não fazer. Eu protesto veementemente contra a retirada dessa
3475 providência, que é uma segurança para o resultado, não atrapalha ninguém, não
3476 custa dinheiro, não leva mais tempo, não acontece nada. Só atribui segurança ao
3477 resultado. Obrigado.

3478

3479

3480 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3481 Ainda não estamos deliberando, então, na hora da deliberação a gente pontua
3482 mais claramente. Ainda temos a tabela, uma inclusão solicitada pela Abraciclo em
3483 relação aos de máximos de ruídos com veículos em aceleração. Nós já fizemos
3484 alguns comentários lá no artigo pertinente. São 11, se não me falhe a memória, ou
3485 12, um novo doze. Alguém tem algum comentário a mais acerca desse... Rui,
3486 Governo do Estado de São Paulo.

3487

3488

3489 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** Rui, Cetesb. Eu só queria atentar que
3490 esses valores se aplicam ao procedimento europeu. Correto? Então, esses
3491 valores só se aplicam caso a metodologia europeia seja votada aqui neste grupo.

3492

3493

3494 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3495 Registrado, Rui. Com isso, nós percorremos toda a resolução. Não tem mais nada
3496 não, né, Ruan? Vamos começar pelo início. Vamos começar a deliberar? Vamos?
3497 Então, vamos pelo primeiro. Vamos ver como é que fica. Nos considerandos,
3498 algum comentário específico? A ementa vamos deixar para deliberar depois que
3499 decidirmos sobre o artigo 1º. Então, vamos deixar os considerandos também?
3500 Alguma sugestão? Podemos considerar os considerandos aprovados? Alguém se
3501 manifesta contrariamente à reprovação dos considerandos ou não? Vou colocar
3502 em regimento de votação, então. Aqueles que são aprovados... Perdão. Aqueles
3503 que se manifestam favoravelmente aos considerandos, conforme proposto hora na
3504 tela, por gentileza que se manifestem. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9... Votos contrários?
3505 Abstenções? Uma abstenção. 7 votos favoráveis e um abstenção. Artigo 1º: Nós
3506 temos duas propostas de artigo 1º; uma proposta original encaminhada pelo
3507 IBAMA e Ministério do Meio Ambiente e a proposta Abraciclo. Começamos pelo
3508 caput. Caput do artigo 1º. Esperai um pouquinho assim. Está lá. Conforme está na
3509 tela. A ideia que eu tive lá atrás é a gente deixar no artigo 1º, e eu vi que estão
3510 nas duas propostas: motocicletas, ciclomotores, triciclos e quadriciclos. Correto? E
3511 depois a gente coloca isso resumidamente. Gilberto.

3512

3513

3514 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) –** Gilberto,
3515 Ibama. Não sei se a gente já vai votar logo no começo questões de prazos, mas o
3516 que acontece? Quando a gente propôs essa proposta para motocicletas, a gente
3517 tinha essa intenção de ter, eM2 momentos, a entrada da obrigação, da exigência,
3518 fazendo uma diferenciação para novos modelos e para todos os modelos. Esses
3519 prazos, a gente considerou isso, como a gente já comentou aqui para as outras

3520 fases, a gente fez uma gestação dessas propostas todas no ano de 2017. Como
3521 estamos aqui em 2018, final de ano, é natural que a gente tenha esse avanço para
3522 um próximo ano, um ano a mais como a gente fez para as outras fases. Olhando
3523 aqui a proposta da CNI e da Abraciclo, justamente fazendo esse trabalho, a gente
3524 concorda com essa questão do 23 e 25. Esse avanço. O que ficaria para debate é
3525 justamente essa necessidade colocar: “Respeitado 4 anos após publicação.
3526 Respeitado 6 anos após a publicação,” que pode trazer uma confusão sobre isso,
3527 mas eu entendi o espírito, mas eu ficaria com a proposta original, avançando esse
3528 um ano do mesmo jeito que a gente fez com as outras fases, porque a gente perde
3529 esse tempo e não gostaria de prejudicar a entrada em vigor da fase. Obrigado.

3530

3531

3532 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3533 Anamma. Alguém mais? CNI?

3534

3535

3536 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) – Fábio Branco,**
3537 Anamma. Eu concordo com o Gilberto. Eu acho que simplifica e podemos
3538 convergir para uma redação única. Apenas uma correção: está faltando alguma
3539 coisa antes de “fase PROMOT M5.” Talvez “estabelecer os limites máximos de
3540 emissão de poluentes provenientes de motocicletas, ciclomotores e quadriciclos
3541 pertencentes à fase M5” ou “da fase M5” ou “que atendam...” “Para a fase.” Faltou
3542 alguma coisa ali. Falta alguma coisa de fase. “Para a fase M5”, por exemplo.

3543

3544

3545 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) – Gilberto,**
3546 Ibama.

3547

3548

3549 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3550 Dessa forma? Ficou mais razoável o português?

3551

3552

3553 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) – Wanderley, CNI.**
3554 Zilda? Posso? É apenas corrigindo as datas. Isso é importante. E nós
3555 concordamos sim para eliminação dessa parte “respeitados os 4 anos.”
3556 “Respeitados os 6 anos.” Foi colocado anteriormente porque na possibilidade de
3557 ser aprovado, garantir-se um prazo para adequação às fases.

3558

3559

3560 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo) – Paulo, CNI/Abraciclo.** Eu acho que o Gilberto foi
3561 bastante coerente. A intenção era essa. Eu só queria deixar registrado que essa
3562 data que está sendo colocada em votação é essencial que outras medidas que
3563 nós estamos propondo sejam desenvolvidas, porque felizmente, como eu disse, a
3564 data veio antes de alguns pontos críticos para nós. Se aqueles pontos críticos não

3565 forem conforme a nossa proposta, eu não vou poder atender nesse prazo. Então,
3566 eu só queria deixar essa observação.

3567

3568

3569 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3570 Gilberto, IBAMA.

3571

3572

3573 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) –** Gilberto,
3574 IBAMA. Óbvio que a gente buscou aqui fazer esse ajuste no texto justamente
3575 pensando ali em ter a proposta para votar. Mas de fato é importante a gente
3576 vencer o resto do texto porque pode ter alterações que demandem tempo ou
3577 revisão em prazo. Nada mais justo a gente já deixar sinalizado aqui como
3578 proponentes originais a atualização do ano. Mas eu acho que para a votação
3579 poderia ser colocado no final.

3580

3581

3582 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3583 Então, eu suspenso a votação, mas deixo essas... Aí com isso a gente pode
3584 indicar, quer dizer, não precisa escrever aí, mas que a proposta original para nós
3585 pode ser substituída. Não sei e todos concordam, na hora de colocar em votação.
3586 Não, Marília, o que foi pedido aqui é que a gente não deliberasse finalmente sobre
3587 o prazo em função do restante do texto. E a gente está achando razoável
3588 discutir... Mas aí eu teria que entender... Alguém pode querer ficar com a proposta
3589 anterior. É isso que não sei. Entendeu? Pois é, era por isso que eu não queria
3590 taxar porque a gente não deliberou ainda sobre ela. A da CNI pode ser taxada,
3591 mediante...? Então, está bom. Ficam as duas. Taxa a da CNI. Então, a gente taxa
3592 a nossa original também. Pronto. A nossa também foi retirada pelo proponente, a
3593 original. Está em preto. Artigo 2º... Perdão. Agora tem os parágrafos. Aí não
3594 menos importantes. Pendente. É. “§ 1º, a emissão de gases orgânicos não
3595 metanos deve ser reportada conforme procedimento *Califórnia (fala em inglês)* até
3596 a publicação da instrução normativa ou norma ABNT referendada pelo Ibama.”
3597 Proposta da ANAMMA em relação ao § 1º, também é uma proposta em relação ao
3598 § 1º em que substitui o texto por “a emissão de compostos orgânicos voláteis será
3599 medida diretamente pelo método DIC e reportada como hidrocarbonetos totais
3600 sem qualquer correção da leitura, independente do combustível utilizado.” E tem
3601 uma proposta de exclusão da CNI, do § 1º. E em relação a essa proposta da
3602 exclusão do parágrafo 1º, é que a ANAMMA apresentou uma proposta de nova
3603 redação do parágrafo... Eu tenho a CNI e a Cetesb. Primeiro a CNI.

3604

3605

3606 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) –**Wanderley, CNI.
3607 Uma questão de ordem sem análise da matéria que está em tela. Não seria
3608 melhor a gente pegar aos pontos que não têm propostas alternativas e irmos
3609 analisando e aprovando para depois voltar e analisar uma por uma porque o meu
3610 medo é fazer um novo reexame da resolução inteira sem poder deliberar. Não

3611 seria mais produtivo? Porque L7 e L8 foi muito complexo. De fato ali a gente teve
3612 que fazer algo diferente. Eu estou perguntando à Zilda se não seria melhor a
3613 gente fazer. Depois a gente volta.

3614

3615

3616 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** –Então, a sua
3617 proposta é a gente fazer como fez no L7, você vai nos pontos que não têm
3618 discordância e vai votando e aprovando. Depois você volta naquilo que tem
3619 emenda. Quando a gente tirou a renumeração de artigo, o texto ficou muito mais
3620 enxuto. Eu acho que está... O que você acha, Zilda?

3621

3622

3623 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Pode
3624 ser.

3625

3626

3627 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Eu acho que a
3628 gente ganharia tempo, porque fazer um novo reexame do texto sem deliberar...
3629 Nós queremos o quanto antes finalizar a análise da proposta. Seria uma proposta
3630 aqui. Eu submeto aos conselheiros aqui a opinião a respeito.

3631

3632

3633 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
3634 Então, me parece que nesse sentido, Wanderley, a gente poderia começar. Os
3635 artigos 4º, 5º e 6º não têm... 7º, 8º. O 9º há uma proposta de exclusão, mas do 4º
3636 ao 8º, só temos uma proposta. Podemos nos debruçar sobre eles primeiramente?
3637 O 4º também é. Abre aí a proposta em relação a leves e a gente do combatível
3638 para cá. Por favor, Ruan. O Ruan vai fazer esse trabalho para a gente poder
3639 deliberar sobre o 4º. É o 13 lá na tela? É isso? André. Não é essa versão não.
3640 Artigo 4º. Mais adiante. Aí. “Para fins de homologação das fases PROMOT M5.”
3641 Substitui, Ruan: “PROCONVE L7 E 8 por PROMOT M5.” Deveria ter colado tudo.
3642 Isso. “Serão utilizados os combustíveis de referência a partir da publicação da
3643 especificação da ANP, conforme estabelecido no artigo 7º da Lei 8.723, de 28 de
3644 outubro.” É isso? Oi? Essa já foi aprovada na CTAJ. Estava na de fases pesados.
3645 Isso aí estava desse jeito. E aí a gente substitui pela versão original. A gente
3646 pode... Ministério do Meio Ambiente retira a proposta original e coloca essa então.
3647 Certo? Ministério do Meio Ambiente retira a proposta original e coloca essa. Oi?
3648 Artigo 4º. É o que está lá na tela. Ele vai corrigir. Ele vai corrigir. Coloca lá 4º.
3649 Beleza. Podemos deliberar? Vamos? Pois não, Zuleica. Esse texto é igual ao que
3650 foi aprovado na de leves.

3651

3652

3653 **A SRª. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apromac)** – É uma emenda. Faço agora?

3654

3655

3656 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3657 Agora, porque eu vou colocar em votação.

3658

3659

3660 **A SRª. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apromac) –** Uma emenda no final. Não é
3661 para esse artigo. Não. Eu tenho uma emenda para a resolução, que a gente
3662 esqueceu de...

3663

3664

3665 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Não.
3666 Depois você faz. Nós estamos deliberando sobre o artigo 4º. Guarda para o
3667 momento em que a gente estiver nesse ponto, tá. Podemos deliberar sobre...?
3668 Alguma questão mais? Senhores membros da Câmara Técnica, aqueles que são
3669 favoráveis à nova redação do artigo 4º proposto, conforme se encontra na tela, por
3670 favor, se manifeste. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10. Aprovado pela totalidade dos
3671 presentes. Artigo 5º, é o artigo que nós já tínhamos lido pela manhã: “para fins de
3672 medição...” “Para a medição da emissão de poluentes provenientes dos
3673 escapamentos dos veículo...” Eu acho que veículos abrangidos por esta
3674 resolução,” eu acho que talvez seja a melhor redação para a gente replicar nas
3675 demais. “Parágrafo único, a medição de emissão de material particularidade não
3676 metano deve seguir os procedimentos do parlamento e tal...” Alguma questão
3677 adicional a respeito desse artigo ou podemos colocar em votação? Podemos
3678 colocar em votação? Vamos colocar em votação, então. Senhores membros da
3679 Câmara Técnica, aqueles que são favoráveis à redação e parágrafo único do
3680 artigo 5º, oposto para essa resolução, por favor, se manifestem. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7,
3681 8, 9, 10. Aprovado pelos presentes. Artigo 6º, trata também da medição da
3682 emissão de poluentes provenientes de emissão evaporativa. “Deverá ser realizado
3683 conforme previsto no apêndice 3 do anexo 5 do regulamento delegado...
3684 Referenciado por instrução normativa do Ibama, por norma brasileira referenciada
3685 pelo Ibama. Podemos votar? Aqueles que são favoráveis à redação do artigo 6º
3686 conforme se encontra na tela, por favor, se manifestem. 10 votos favoráveis.
3687 Aprovado. “Artigo 7º, para medição da emissão evaporativa por permeabilidade
3688 dos materiais deverão ser utilizados os procedimentos previstos nos apêndices 1 e
3689 2 do anexo 5 do Regulamento Delegado 134, 2014, da União Europeia, de 16 de
3690 dezembro de 2013, até que seja regulamentado por Instrução Normativa IBAMA
3691 ou por norma brasileira equivalente referenciada pelo Ibama.” Só uma pergunta:
3692 na resolução de leves ficou essa redação similar a esta que aqui ou ficou alguma
3693 coisa diferente em relação ao IBAMA, Gilberto? Instrução Normativa Ibama, ou por
3694 norma brasileira equivalente referendada pelo IBAMA? É desse jeito?

3695

3696

3697 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) –** Não. A gente
3698 estava usando outro termo: “Até que seja regulamentada por instrução normativa
3699 do IBAMA ou por norma técnica brasileira referenciada por ele.”

3700

3701

3702 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – É**
3703 **porque em pesados, eu não tinha ouvido isso. Por ele referenciada, né? Dá uma**
3704 **olhada aí no texto como é que ficou, só para a gente fazer um texto parecido.**

3705

3706

3707 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) – É “por ele**
3708 **referenciado.”**

3709

3710

3711 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – É**
3712 **“por ele referenciado?”**

3713

3714

3715 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) – Isso.**

3716

3717

3718 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – “Por**
3719 **ele referenciado.” E nos próximos, a gente corrige para ficar como esse. Correto?**
3720 **Podemos colocar em votação? Aqueles que são favoráveis ao texto do artigo 7º,**
3721 **conforme se encontra na tela, por favor, que se manifestem. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9,**
3722 **10. Aprovado o artigo 7º. O artigo 8º, “A medição de aldeídos no gás de**
3723 **escapamento dos veículos abrangidos por essa resolução deverá ser efetuada**
3724 **conforme as prescrições da norma brasileira ABNT ou sucedânea a referenciada**
3725 **pelo IBAMA.” Como tem sido a redação disso?**

3726

3727

3728 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) – Gilberto,**
3729 **IBAMA. Aí fica assim porque você já tem a norma brasileira e a sucedânea dela,**
3730 **que precisa ser novamente referenciada. O texto está certo.**

3731

3732

3733 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Está**
3734 **certo? Então, está ótimo. Podemos colocar em votação? Aqueles que são**
3735 **favoráveis ao texto do artigo 8º, conforme se encontra na tela, por favor, que se**
3736 **manifestem. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8... 9 votos favoráveis. Abstenções? Votos**
3737 **contrários? Não. Então, 9 votos favoráveis e uma abstenção. Artigo 9º, “a medição**
3738 **de Etanol no gás de escapamento dos veículos abrangidos por esta resolução**
3739 **deverá ser efetuada baseada nas prescrições de norma brasileira ABNT até que**
3740 **seja regulamentada por...” O 9º teM2. Existe...? Vai depender do artigo 1º. Deixa**
3741 **suspensa esse. Artigo 10 também tem... Também depende do artigo 1º? CNI?**
3742 **Depende. Então, a gente deixa em suspensa a votação. A gente deixa em**
3743 **suspensa a votação. Vamos passar... Deixa eu olhar aqui na minha cola. Vai**
3744 **passando, Ruan. Espera aí. Bota lá no outro do IBAMA. Também é inclusão de**
3745 **um novo artigo? IBAMA. Esse novo artigo proposto pela CNI em relação ao**
3746 **programa específico de monitoramento da durabilidade, esse pode ser votado? Eu**

3747 me lembro que o Ibama tinha feito uma manifestação. Gilberto. Se você achar que
3748 não, a gente deixa. Eu só estou fazendo uma pergunta.

3749

3750

3751 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – A gente
3752 tomou conhecimento desse programa hoje. A gente precisaria justamente avaliar o
3753 reflexo disso com as outras ações pensadas.

3754

3755

3756 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
3757 Então, deixa em suspenso também.

3758

3759

3760 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Isso. Não
3761 seria um programa. O Proconv já é um programa. Seria um método para
3762 acompanhar a implementação dessa resolução.

3763

3764

3765 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Isso.
3766 Alguma coisa. Um acompanhamento. Alguma coisa. Podemos votar OBD ou não?
3767 Não tem data? Não tem prazo? Tem lá em baixo. Mas segue mais ou menos
3768 aquele... Os proponentes podem abrir mão de seu prazo em função desse daí? Eu
3769 acho que seria a mesma estratégia do artigo 1º. Não? Gilberto, seria a mesma
3770 estratégia o artigo 1º em relação aos prazos?

3771

3772

3773 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Na verdade,
3774 houve aí uma alteração na implementação do OBD. A gente precisa dar uma
3775 avaliada aqui. Me dá cinco minutos, por favor.

3776

3777

3778 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – É
3779 que vai sobrar tudo, desse jeito, para deliberação. Rui.

3780

3781

3782 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – É só um esclarecimento a Anfavia. Rui
3783 Cetesb. Esclarecimento da Anfavia. Vocês estão pedindo para antecipar a
3784 introdução do OBD, é isso? Que estava em duas etapas e agora vocês vão fazer
3785 em uma etapa?

3786

3787

3788 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – A proposta é essa, mas condicionada à questão
3789 da durabilidade. Como eu estava explicando, a antecipação do OBD 2, a gente
3790 está amarrando a durabilidade porque ela vai ser o instrumento importante, como
3791 eu disse, para a gente poder trabalhar melhor.

3792

3793 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Eu acho que a votação desse artigo só
3794 pode ser feita após a definição da durabilidade.

3795

3796

3797 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – Exatamente.

3798

3799

3800 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3801 **Correto.**

3802

3803

3804 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Se eu puder
3805 pedir mais um esclarecimento. Gilberto, Ibama. A diferença do OBD M1 para o
3806 M2, esses dois vão entrar no mesmo início da fase para novos modelos, e 25 para
3807 todos. Qual a diferença básica entre o M1 e M2, como vocês colocam?

3808

3809

3810 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Márcio Azuma, CNI/Abraciclo.
3811 Basicamente a gente deixou o momento OBD M1 para não gerar dúvida. Na
3812 verdade, o M2 engloba o M1. Foi só um reforço para não surgir a dúvida de estar
3813 pulando alguma coisa. Mas, na verdade, o M2 ele contempla tudo. O M1,
3814 basicamente ele faz uma checagem de componente elétrico e o M2, alguns itens
3815 relacionados à emissão, de controle efetivo de emissão. O OBD M2 ele englobaria
3816 também essa parte de checagem elétrica.

3817

3818

3819 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3820 **Gilberto.**

3821

3822

3823 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Com relação
3824 ao parágrafo 2 do artigo 11, o OBD M1, na proposta de vocês, ele vai seguir o
3825 regulamento delegado da União Europeia. Já o M2, ele não tem ali a
3826 especificação do que seguir. Qual é a ideia da especificação para o M2?

3827

3828

3829 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Márcio Azuma, CNI/Abraciclo. Bom,
3830 basicamente tanto o OBD M1 e M2, a gente tem a base europeia para os
3831 motocicletas. Então, para o OBD M2, a gente vai seguir o que vai ser publicado na
3832 Europa. Vale ressaltar que nem na Europa isso aí ainda está fechado. A gente,
3833 como o Paulo havia comentado no começo da reunião, a gente está tentando
3834 fechar um pacote completo de uma moto europeia, ou seja, a gente vai ter o último
3835 nível de controle de emissões de motocicletas. É o tempo de a gente poder adaptar
3836 ao combustível local. E a ideia era trazer um sistema de monitoramento OBD, um
3837 sistema de emissão conforme a Europa e um sistema de ruído. Foi levantado aqui,
3838 até o Rui levantou o ponto de “mas os valores não são tão...” O ponto é: a gente

3839 quer trazer uma mesma moto ou um exato nível de desenvolvimento tecnológico
3840 europeu aqui para o Brasil. E o prazo que a gente está fazendo, a gente considera
3841 que ele é bastante curto, inclusive para o Brasil, a gente vai acabar fazendo
3842 desenvolvimento em paralelo com a Europa. Além, claro, da disponibilidade de
3843 informação de manutenção.

3844

3845

3846 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Pelo
3847 que eu entendi, a gente suspende isso. Vamos passar aí. Olha, vai sobrar e nós
3848 vamos ter que voltar para deliberar. Escreve “pendente.” Não sobre o parágrafo
3849 não de todo. O caput também. Não? O caput também. Não. Você botou no de
3850 cima. Está, certo Ruan. Vamos lá. Vamos passar. O 12. E eu sugiro que a
3851 Abraciclo depois proponha uma redação ali para substituição do RMI por uma
3852 expressão mais genérica, por favor. Então, está pendente também. Vamos lá.
3853 Sim. Sim. Esse aí não tem polemica. Esse pode ser votado? Artigo 12. Corrige ali.
3854 “A partir da fase PROMOT M5. – como é que estava escrito? - para os veículos...
3855 Para todos os veículos...” Volta um pouquinho aqui. Espera aí. Como é que a
3856 gente colocou antes? Isso. Para todos os veículos abrangidos por esta
3857 resolução... A gente substitui. Aí não. A partir da fase PROMOT M5, cada
3858 configuração para os veículos, ao invés de “de ciclomotor, motociclo, triciclo,
3859 quadriciclo” substituir por “os veículos abrangidos por esta resolução.” Tem um
3860 “todos?” Por que quando a gente quer achar alguma coisa, a gente não acha
3861 quando está procurando? Por que a gente nunca acha quando a gente quer, né?
3862 Está aqui: “Dos veículos abrangidos por esta resolução.” Perfeito. Achei. Volta lá.
3863 Aí substitui: “cada configuração dos veículos abrangidos por esta resolução.” E tira
3864 “de ciclomotor, motociclo, triciclo.” Aí para. “Sujeita à - tem uma crase aí -
3865 apresentação do relatório de valores de emissão da produção - põe um P
3866 maiúsculo, isso, para ficar o nome completo – instituído pelo artigo 11 da
3867 Resolução CONAMA 432, de 2011, será ensaiada à alíquota de 0,05 centésimos
3868 de pontos percentuais da produção ou importação para comercialização no Brasil
3869 com o mínimo de 3 unidades por mês.” Correto? Não ouvi. Tem parágrafo? Tem
3870 dois parágrafos. “Ensaio de RVEP deverão ser realizados com combustível
3871 padrão de referência. As unidades multicomcombustíveis deverão ser ensaiadas cada
3872 uma nos seus combustíveis aptas a realizar. Eu acho que ele está confortável
3873 para ser votado dessa forma? Então, senhores, aqueles que são favoráveis ao
3874 artigo 12 e seus dois parágrafos, conforme se encontra na tela, por favor, se
3875 manifestem. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9... 10 com a Zuleica, é isso? 10 votos favoráveis,
3876 portanto. Nenhuma abstenção e nenhum voto contrário. Aprovado. Artigo 13, ele
3877 modifica o artigo 11 da CONAMA 432, passando a vigorar... Esse é possível? “A
3878 cada início de semestre, o fabricante ou importante representante deverá fornecer
3879 ao IBAMA em um prazo de 30 dias o RVEP relativo ao semestre imediatamente
3880 anterior com os valores de emissão obtidos de CO NOX, MP, NMOG THC.
3881 Wanderley. Tem uma proposta.

3882

3883

3884 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) –** Exatamente.
3885 Wanderley, CNI.

3886

3887

3888 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3889 passei batido. Eu achei que aí não tinha problema. Pode falar.

3890

3891

3892 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb) –** Borsari, Cetesb. Eu acho que já foi pré
3893 discutido isso, mas eu notei que na tabela 1 do anexo, que trata dos limites,
3894 também é exigido, embora não seja o limite da emissão, é exigido que se reporte,
3895 que se informe o valor de CO₂, que é um valor que ele é obtido em todo o ensaio
3896 e vai ser obrigado a ser reportado. Então, como ele está sendo obrigado a ser
3897 reportado nos ensaios de homologação, eu acho que por uma questão de
3898 coerência e por ser uma informação importante também, ele seja incluído.

3899

3900

3901 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3902 Então, seria uma proposta de inclusão de CO₂, além dos anteriores. É isso? Está
3903 na tabela 1.

3904

3905

3906 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) –** Zilda. Wanderley,
3907 CNI. Eu acho que pode... Podemos colocar na proposta da Cetesb... Na nossa
3908 proposta "CO₂" conforme sugerido pelo Borsari. Aí tem uma proposta só.
3909 Também.

3910

3911

3912 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3913 Correto? Fica em suspenso. Coloca pendente a deliberação. Esse está pendente,
3914 correto? Esse é o 14. Está pendente. Esse é o 14. É o 13, na realidade. Não é o
3915 14. É que houve aí uma... Quando a Abraciclo propôs alteração, ela propôs em
3916 cima do 13 original. Só que ela estava trabalhando a renumeração do texto e aí
3917 ficou como 14. Então, a proposta da Abraciclo é em cima do 13 original. A gente
3918 só renumera depois de concluído o trabalho. Então, assim, a proposta não é cima
3919 do 14. É em cima do 13. É mudança de parágrafo do artigo 13 original, não do 14.
3920 Vamos para o 14. Essa vai ficar pendente por causa no NMOG e NMHC. 14 tem
3921 também duas propostas. Diz respeito ao relatório. É possível se discutir? Tem
3922 uma proposta original do 14. É uma proposta CNI/Abraciclo. Tem uma proposta de
3923 alteração do caput da Abraciclo. Então, podemos deliberar sobre essa? ANAMMA.

3924

3925

3926 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Fábio Branco,
3927 ANAMMA. Apenas ajustar o texto ali no caput para cada unidade de veículo,
3928 conforme aquela...

3929

3930 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – “Para
3931 cada unidade de veículo abrangido por esta resolução.” Está colando no lugar
3932 errado. Vai lá, bota e... “De veículo abrangido por esta resolução,” aí tira “de
3933 ciclomotor, motociclo...” Isso. Sujeito. “Deverá ser ensaiada nova unidade do
3934 mesmo modelo, lote e produção.” Certo? Veículo. Não é plural. Correto? Podemos
3935 deliberar? Aqueles que são favoráveis ao texto do artigo 14 e os seus parágrafos,
3936 por gentileza que se manifestem. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10. Aprovado. Aí você
3937 taxa esse. Isso. Perfeito. Aprovado. O 15 há uma discordância? A CNI/Abraciclo
3938 pede a retirada do artigo em relação a ruído veicular. O meu entendimento, eu
3939 tinha feito até uma anotação aqui, a Cetesb não concorda, é isso? A gente deixa
3940 para discutir no bojo final. O 16. Vamos para as disposições gerais? Olha, vai dar
3941 tempo de voltar ainda no artigo 1º. Vamos lá. Artigo 16. Zuleica, quando chegar a
3942 hora que tu queiras fazer a sugestão, tu falas, tá? Mas não é agora? Não é no
3943 início não? Esse aí não dá para discutir agora, que é o de ruído. A gente deixou
3944 para depois. Vamos tentar deliberar sobre todos os artigos que haja um mínimo de
3945 concordância. Então, o 16, o 17, o 18, o 19 e... O 20 tem. Então, vamos lá, 16. E
3946 há uma proposta de inserção de um artigo também por parte da APROMAC, que a
3947 gente vai colocar no... O 16... O que tiver... O 16, “todos os documentos e
3948 informações apresentados deverão refletir a realidade da configuração do veículo
3949 homologado.” Aqueles que são favoráveis ao artigo 16, conforme se encontra na
3950 tela, por favor, que se manifestem. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8... 8 votos favoráveis. 9
3951 votos favoráveis e uma abstenção. Artigo 17. Eu tinha... Gilberto, Gilberto, a
3952 redação você tinha feito um comentário e cima do artigo 17, “fabricante ou
3953 importador” não é isso? “E/ou importador.” E tira “o representante legal.” Na
3954 Resolução do CONAMA, normalmente a gente não coloca “no Brasil”, coloca “no
3955 País.” Posso colocar “no País”. “No País.” Podemos colocar em votação a
3956 redação? “E/ou”. Se for “ou” é “deverá”, se for ‘e’ é “deverão.” Entendeu? Aí a
3957 gente deixa no plural. Essa regrinha eu me lembro. O proponente faz essa
3958 correção e retira a proposta original. Se sentem confortáveis para votar o artigo
3959 17? Tem mais alguma sugestão, Ibama?

3960

3961

3962 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Ibama,
3963 Gilberto. NO artigo 29 da leves, ficou “comercializar no Brasil.” Vai ficar diferente a
3964 redação, mas só para... O padrão foi outro, que a gente não levou isso em
3965 consideração.

3966

3967

3968 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – No
3969 artigo qual?

3970

3971

3972 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – No 29 da
3973 leves ficou “comercializados no Brasil somente veículos que estejam...” Vai ficar
3974 uma redação diferente, mas tudo bem. Se for o caso, na Jurídica, a gente pede a
3975 mudança. Eles vão ter que avaliar a nossa alta produtividade para poder fazer

3976 isso. Alguma coisa tem passar errado para ele corrigirem. Vamos votar sobre o 17,
3977 então? Aqueles que são favoráveis à redação do artigo 17, conforme se encontra
3978 na tela, por favor, que se manifestem. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10. Aprovado por
3979 maioria. 18, “Alterações dos componentes, inclusive na versão do programa
3980 central eletrônica que alterem...” Eu trocaria o verbo. Não? Bom, não. “As
3981 alterações nos componentes, inclusive ou...” Não está faltando um artigo aí?

3982

3983

3984 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,
3985 Ibama. A gente trouxe o texto da ECU que estava lá no pesados, igual, para esse
3986 texto. Se puder abrir a redação do leves e colocar aqui na tela, seria de grande
3987 ajuda.

3988

3989

3990 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Em
3991 relação a esse assunto?

3992

3993

3994 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Exato. E até a
3995 questão do altere ou não altere foi objeto de discussão também. É o artigo 30 do
3996 leves.

3997

3998

3999 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
4000 Gilberto, todo lá? Faz as correções lá.

4001

4002

4003 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Ibama,
4004 Gilberto. A gente retira, então, com isso, a proposta original e coloca essa outra à
4005 disposição para votação.

4006

4007

4008 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
4009 Certo? Está lá na tela? “O fabricante e o importador comunicarão ao Ibama, por
4010 meio do Sistema Infoserv as alterações dos componentes constantes do processo
4011 de homologação, inclusive na versão do programa da Central Eletrônica do
4012 Veículo – ECU, que não altere os níveis de emissões.” Parágrafo único, “O IBAMA
4013 poderá exigir nova homologação.” Correto? Podemos votar? Aqueles que são
4014 favoráveis à proposta apresentada pelo IBAMA, por favor, que se manifestem. 10
4015 votos favoráveis. Nenhuma abstenção. Nenhum voto contrário. Próxima. “Todas
4016 as despesas decorrentes das ações desta resolução, tais como de ensaios,
4017 inspeções...” Não seriam “todas as despesas decorrentes para fins de
4018 homologação?” Não? Eu não posso ler aqui que as despesas decorrentes de
4019 ações fiscalizatórias estão excluídas?

4020

4021

4022 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** –Espera aí.
4023 Não.

4024
4025

4026 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Não
4027 está escrito lá.

4028
4029

4030 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Adriana,
4031 DConama. Acho que colocar “despesa decorrente de fiscalização”, eu acho que
4032 não porque aí você tem toda uma legislação específica. Aí não pode. E a minha
4033 pergunta ainda era mais genérica. Quando você fala o “tais como”, você cria um
4034 problema sempre. Essa exemplificação cria problema. Então, eu pergunto se
4035 precisa ficar assim ou se a gente não arruma outra redação. Não tivemos isso nos
4036 outros.

4037
4038

4039 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
4040 Ibama, CNI e ANAMMA.

4041
4042

4043 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Se puder abrir
4044 o artigo 31 do leves, é a mesma ideia. Aqui não vai ter alteração no entendimento.

4045
4046

4047 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Está
4048 lá. Mas é diferente.

4049
4050

4051 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Você vê que
4052 não é a mesma coisa.

4053
4054

4055 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Está
4056 bem diferente.

4057
4058

4059 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Se a gente
4060 falar do jeito que está aí, fica bom.

4061
4062

4063 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
4064 Podemos colar?

4065
4066

4067 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – É diferente.
4068 Da mesma forma como a gente está observando aqui essa discussão sobre
4069 versão e melhor texto, a gente tinha três versões. Então, na discussão anterior do
4070 leves, a gente aperfeiçoa a redação. E agora a gente acha esse texto mais
4071 adequado no local do proposto.

4072

4073

4074 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – No
4075 outro?

4076

4077

4078 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Exato.

4079

4080

4081 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
4082 Então, podemos colocar e colocar lá? Podemos? Então, vamos lá. CNI, eu posso
4083 tocar? Então, vamos lá. Colocando em votação o artigo 19, “todos os cursos de
4084 certificações, inspeções e auditorias realizados pelo Ibama, por seu agente técnico
4085 conveniado, tais como ensaios, recolhimento, despesas administrativas,
4086 transporte, produto, pessoal envolvido, locação de laboratório e pistas de ensaios
4087 ficarão a carga do fabricante ou importador.” Para deixar registrado o texto similar
4088 trazido da resolução de leves. Colocando em votação. Aqueles que são favoráveis
4089 ao texto do artigo 19, conforme posto na tela, favor se manifestem. 10 votos.
4090 Aprovado. Então, 20. Nós estamos colocando na tela, de acordo com a resolução
4091 de leves, uma nova redação ao artigo 20, que trata da publicidade dos fatos e dos
4092 veículos afetados. Agora, a gente vai lá corrigir. Seria uma proposta de redação...
4093 “Nos casos de realização dos programas de reparo decorrentes das infrações a
4094 esta resolução, caberá ao fabricante e/ou importador dar publicidade à população
4095 dos fatos e dos veículos afetados, seguindo os critérios estabelecidos sentidos
4096 pelo DPDC, apresentar o plano de reparo da frota, convocar os proprietários para
4097 apresentar os veículos para realização de reparo. Reparar os veículos de acordo
4098 com o plano aprovado pelo IBAMA. E por fim, as despesas decorrentes dessas
4099 ações serão de responsabilidade exclusiva do fabricante ou importador.” E aí o
4100 Ibama... Há uma retirada pelo proponente, do artigo 20. Correto? Todos se sentem
4101 confortáveis? Vamos votar o artigo 20, conforme se encontra na tela. Por favor, se
4102 manifestem, senhores membros da Câmara Técnica. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10. 10
4103 votos favoráveis. Aprovado. Agora a Conselheira Zuleica tem uma proposta de
4104 inserção de novo artigo. Perdão. Ali tinham os parágrafos. O parágrafo também é
4105 retirado, não é isso?

4106

4107

4108 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Isso. Só que
4109 esses em pretinho podia ir lá para cima.

4110

4111

4112 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4113 Desculpa, gente, mas isso daí... Isso. Coloca no final: “retirado pelo proponente” e
4114 taxa tudo. Beleza. O outro é uma melhoria já igual ao que a gente fez para leves.
4115 O 21? O 21, eu acho que pode ser aprovado também. Não pode? Ela quer uma
4116 coisa antes. Ela quer uma proposta sobre o 21. Coloca lá, então.

4117

4118

4119 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama) –** Esse 21 está
4120 de lugar, por falar nisso.

4121

4122

4123 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4124 Gente, a proposta está na tela. A proposta da Zuleica é a seguinte: “Os dados e
4125 informações constantes dos processos de homologação de veículos abrangidos
4126 por esta resolução devem ser disponibilizados pelo IBAMA ao público, em formato
4127 eletrônico aberto interoperável, na Rede Mundial de Computadores, nos termos a
4128 Lei de 12.527, de 2011, do Decreto 7.724, de 2012 de Decreto 8.777, de 2016.”
4129 Esta é a proposta. Alguma manifestação? Mourão, você quer falar, Mourão? Quer
4130 votar? Podemos por em votação? Aqueles que são favoráveis ao texto, conforme
4131 proposto pela APROMAC, por favor, se manifestem. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10.
4132 Aprovado por unanimidade. “O não cumprimento das disposições desta
4133 resolução...” Tem uma sugestão, gente, que esse artigo seja lá antes do 23,
4134 porque tem uma confusão aí, ele tem que ser reposicionado. O 21, ele tem que
4135 mudar de lugar. Podemos fazer isso logo? Ele tem que mudar de lugar.

4136

4137

4138 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama) –** Vai lá para
4139 baixo. Pega ele vai lá antes do que revoga. Aí. Isso.

4140

4141

4142 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4143 Depois a gente renumera. Ele não tem nenhuma alteração de conteúdo, só de
4144 posicionamento. Podemos votar? Aqueles que são favoráveis ao artigo 21,
4145 reposicionado, conforme se encontra na tela, por favor, se manifeste. 1, 2, 3, 4, 5,
4146 6, 7, 8, 9, 10. Aprovado. O 23 e o 24 também podem ser aprovados. São
4147 difíceis. 22, “o fabricante...” Deixa o Ruan acabar de digitar. 23. Antes do 23.
4148 Tenta colocar, Ruan, o 22 original na tela. Tem que taxar. Tem duas propostas na
4149 tela. Um ajuste de texto proposto pela CNI/Abraciclo em cima do 22. Esse daí é
4150 simples, é aquele que só propõe a inclusão ali do transporte urbano. Pergunto se
4151 os proponentes podem ficar com a proposta do Abraciclo?

4152

4153

4154 **O SR. NÃO IDENTIFICADO –** Eu acho esquisito o termo “transporte urbano.” Não
4155 seria melhor usar o “uso urbano”, pelo menos?

4156

4157

4158 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – É**
4159 porque transporte urbano pode dar a entender que é transporte coletivo urbano.

4160
4161

4162 **O SR. NÃO IDENTIFICADO – Na verdade, seria “uso urbano.”**

4163
4164

4165 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4166 Que é isso, não é? Não é isso?

4167
4168

4169 **O SR. NÃO IDENTIFICADO – Pode ser “uso urbano sim.”**

4170
4171

4172 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – É**
4173 porque transporte dá uma impressão que é o transporte coletivo urbano. “Uso
4174 urbano e rodoviário.” Pode ser, CNI? ANAMMA?

4175
4176

4177 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo) – Pode ser. É que na verdade a gente está**
4178 falando que não pode ser usado para transporte e uso público. Sim, pode ser
4179 então.

4180
4181

4182 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) – Apenas uma coisa**
4183 que eu anotei aqui, no original, ali na terceira linha diz: “Lançamentos especiais”,
4184 que foi transcrito como lançamentos, simplesmente, não lançamentos especiais. É
4185 correto isso ou foi uma falha de redação?

4186
4187

4188 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – O de**
4189 cima, a proposta original é “lançamentos especiais” ou “para pesquisa de
4190 combatível alternativo.” Em embaixo está: “lançamentos em aplicações que não
4191 possam ser utilizadas para uso urbano e/ou rodoviário.” É só colocar o “especiais”
4192 depois de “lançamentos”, é isso?

4193
4194

4195 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo) – Não há necessidade.**

4196
4197

4198 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4199 Gilberto, você tinha pedido a palavra?

4200
4201

4202 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) – Gilberto,**
4203 Ibama. De fato era só para que a CNI desse mais exemplos dessa proposta ali do

4204 “uso urbano”, quais são as condições. E essa questão do especial também, se
4205 puder dar uma exemplificação dos tipos de veículos.

4206

4207

4208 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Adriana,
4209 DConama. Eu tenho uma dúvida, Zilda. Eu tenho a impressão que isso aqui está
4210 transpondo da L7 L8, mas eu quero saber se o caso é semelhante realmente
4211 como moto, porque está me parecendo que não. A gente estava falando de uma
4212 coisa de veículo. E aqui não sei se... A gente pode fazer essa redação desse
4213 jeito? É uma dúvida.

4214

4215

4216 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Talvez tirar o
4217 “lançamentos especiais.” Lançamentos especiais é uma coisa que não tem uma
4218 definição clara também. Pode tirar o “lançamento especial.” Tira os dois. Tira o
4219 termo completo “lançamentos especiais.” É uma sugestão. “Provas específicas e
4220 aplicações...”

4221

4222

4223 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Gente, olha
4224 só, tem coisas nessa redação que não se aplica. Vamos olhar tudo?

4225

4226

4227 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – Óleo diesel.

4228

4229

4230 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Eu acho que
4231 vale a pena fazer uma leitura em voz alta para todo mundo. Não vela a pena não?
4232 “O fabricante ou importador de veículos que mesmo pertencendo a uma
4233 configuração a qual são aplicáveis os limites máximos de emissão, cujos veículos
4234 constituem sendo uma série para uso específico, para uso militar ou provas
4235 esportivas em aplicações que não possam ser utilizadas para uso urbano e/ou
4236 rodoviário, para pesquisa de combustíveis alternativos a gasolina, etanol ou óleo
4237 diesel automotivos, poderão solicitar ao IBAMA que a seu critério se manifestará
4238 quanto a dispensa ou atendimento dos limites de emissão de gas de escapamento
4239 de ruído previsto neste resolução.” Está estranho.

4240

4241

4242 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – O óleo diesel não tem sentido.

4243

4244

4245 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Eu leio e
4246 acho que é (...). A Abraciclo poderia explicar. Está bem isso?

4247

4248

4249 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – Sem dúvida. É porque nós temos produtos... Por
4250 exemplo, as provas que eu tenho especificamente de competições esportivas. E,
4251 na verdade, a gente está tomando cuidado até de alguns veículos não poderem
4252 ser usados em uso urbano e tal é porque realmente para uso urbano, muitas
4253 vezes precisa ter as características, inclusive emplacamento, uma série de coisas.
4254 A gente não está permitindo, inclusive isso, quer dizer, há uma segurança maior.
4255 Só óleo diesel que realmente automotivo não faz muito sentido. Na verdade, eu
4256 preciso... Na verdade está falando que uso específico como para uso militar e tal...

4257

4258

4259 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – “Tais como uso
4260 militar e prova esportiva.” Não é o que, quer dizer... Porque uso específico não
4261 está dizendo nada.

4262

4263

4264 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – (...) Como para uso militar e tal. Era isso que eu
4265 estava entendendo. Uso específico serve para uso militar. Tira o específico. Ou se
4266 for específico tais como.

4267

4268

4269 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Olha o que a
4270 gente está pensando: você tem o comando que é o “fabricante ou o importador...”
4271 Aí eles poderão solicitar ao IBAMA a dispensa do atendimento. Só que entre o
4272 sujeito, verbo e o complemento, você tem umas 4 ou 5 linhas de um forrobodó que
4273 é que isso está deixando confuso. Então, a gente poderia juntar “o fabricante e o
4274 importador poderão solicitar...” Vamos tentar fazer como itemização, nem que a
4275 gente crie inciso são para isso. Quem ajuda aí nessa...? Pode ser assim. A gente
4276 põe isso só como pendente por causa da redação. A gente sabe que não é o
4277 mérito, para depois tentar uma redação melhor. Não precisa gastar tempo agora.
4278 Agora a gente entendeu qual é a questão. Pode ser?

4279

4280

4281 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – Aliás, já havia... Não criamos nada.

4282

4283

4284 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Nós
4285 entendemos, mas o outro também ruim. Nós percebemos que o problema está lá
4286 na L7. Está entendido.

4287

4288

4289 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4290 **Anamma.**

4291

4292

4293 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – Nós tínhamos
4294 conversado aqui de tira a expressão “uso especial.” “Específico.” Ou pões tais

4295 como os que veem na frente “militar, etc.”, ou tira o “específico.” Não precisa. O
4296 uso específico não define nada. Então, poderia tirar fora. Aí. Deveria ser. Poderia
4297 deixar tachado lá, se concordarem.

4298

4299

4300 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – Já vai ser feito.

4301

4302

4303 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Veja se é
4304 assim, o preto coloca “retirado pelo proponente” e que está em baixo que é vai ser
4305 pendente, porque a gente vai dar outra redação para tentar arrumar e não precisar
4306 ser agora, a não ser que você consiga fazer uma redação melhor agora porque a
4307 gente pensou em perder tempo nisso, porque isso não é...

4308

4309

4310 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – Está bom. Mas deixa
4311 um tachado ali no “uso específico.”

4312

4313

4314 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Ruan, onde
4315 está ali “uso específico.”

4316

4317

4318 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gabriel, o uso
4319 específico é para justamente criar uma situação de excepcionalização. A gente
4320 também não sabe se a gente colocou todas as excepcionalizações aqui. Então a
4321 gente pode colocar “uso específico” dois pontos. A tais como... Seria uma
4322 exemplificação. Pode ser?

4323

4324

4325 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,
4326 IBAMA. A gente coloco no artigo 34 do leves a questão de você ter um sistema de
4327 avaliação de conformidade e produção de acordo com os limites de emissão
4328 estabelecidos. Aí no caso aqui seria para M5. Seria interessante trazer esse artigo
4329 do leves para cá para a gente colocar para aprovação, uma vez que é interessante
4330 ter o mesmo tratamento para motos, nesse caso. 34. É o 34 e o parágrafo.

4331

4332

4333 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Doutora Zilda,
4334 Wanderley, CNI. Eu queria pedir... A Abraciclo está pedindo esclarecimento ao
4335 IBAMA em relação ao novo dispositivo que nós discutimos em veículos leves.

4336

4337

4338 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,
4339 IBAMA. O que a gente colocou como discussão do leves, eu acho que realmente o
4340 pessoal da Abraciclo não estava presente na sala, é que essa questão de você

4341 fazer um tratamento da avaliação da conformidade pelos órgãos ambientais é uma
4342 mudança de paradigma que a gente tem que buscar. Que é justamente: você tem
4343 já uma confiabilidade no processo de fabricação e você pode implantar medidas
4344 para verificar essa conformidade. Então, assim não uma questão só de auditoria.
4345 É uma questão de você ter ali fabricantes e situações, empresas, fábricas já com
4346 processo conhecido, autorizados a fabricar e a gente trabalharia depois para saber
4347 se as produções estão saindo em conforme àquilo que foi declarado no Inofeserv.
4348 É uma mudança gradual. A gente tem que pensar em uma planejamento para
4349 isso, mas é uma possibilidade que a gente está abrindo aqui na resolução para
4350 desenvolver mais depois como uma instituição reguladora do processo. Não
4351 temos aqui todo o texto detalhado como é que isso se dará, mas é uma questão
4352 de conformidade da produção como os limites de emissão com as exigências
4353 colocadas para nova fase M5. Da mesma forma que a gente está propondo aqui
4354 para moto, foi colocado para leves, nesse caso. Então é por isso que a gente
4355 trouxe o texto para lá para discussão.

4356

4357

4358 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – Isso vai ter mais detalhes posteriormente?

4359

4360

4361 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** –
4362 Detalhes até 1º de janeiro de 2023. Mas o paradigma é esse. Pelo que eu
4363 fui informado, até pelos colegas da Cetesb, essa ideia não é natural e nova. É
4364 uma ideia que já precisava ser desenvolvida. Com o comando dado na resolução
4365 fica mais fácil a gente alocar recursos e tempo para discutir esse tema. Esta que é
4366 a ideia.

4367

4368

4369 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
4370 Certo? Nós podemos votar esse novo artigo proposto pelo IBAMA? Aqueles que
4371 são favoráveis ao novo artigo antes do artigo 21, por gentileza se manifestem,
4372 proposto pelo Ibama, conforme se encontra na tela. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9. 9 votos
4373 favoráveis. Aprovado. Pelas minhas contas agora tem os pendentos. O 23 e o 24
4374 podemos aprovar também. O 23 revoga dois artigos da 297. Alguém quer rever
4375 isso? Tem algum questionamento? Podemos então votar o artigo 23, conforme se
4376 encontra na tela. Os que são favoráveis, por favor, se manifestem. 1, 2, 3, 4, 5, 6,
4377 7, 8, 9. Aprovado. O 24, “esta resolução entra em vigor na data de sua
4378 publicação.” Se manifestem, por gentileza. Aprovado. 9 votos. Volta lá para o
4379 início. Vamos ver. Eu fiz um levantamento preliminar aqui dos pendentos. Começa
4380 pelo primeiro. Por favor, esqueci seu nome. André.

4381

4382

4383 **O SR. ANDRÉ LUIZ LABANCA ROSAS – SUPLENTE (CNC)** – André Labanca,
4384 CNC. Só antes de começar a discussão com relação a prazos aqui, sugeri apenas
4385 um ajuste no texto para ficar igual à resolução do leves, que até nos artigos 1º, 2º,

4386 3º está: “Estabelecer os limites máximos de emissão.” E lá no leves está: “Ficam
4387 estabelecidos os limites máximo...” É só com relação a esse texto.

4388

4389

4390 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Eu posso
4391 aproveitar antes do André sair... É André, né? Olhei para um André e olhei para
4392 outro André e fiquei na dúvida. Nós estamos aqui numa ginástica enorme...
4393 enquanto a gente está aqui, a equipe do DConama está lá limpando a L7 e L8,
4394 porque a gente viu que se convocar hoje a CTAJ, a gente pode fazer uma
4395 convocação ordinária para a CTAJ. E aí tem uma série de cálculos aqui. Nós
4396 estamos tomando as decisões mais - como é que fala? - com mais garantia.
4397 Então, nós vamos conseguir chamar essa próxima reunião desta Câmara para 5 e
4398 6. Dois dias. É melhor ter mais uma folga do que no 5 a gente não acabar e
4399 comprometer tudo. Com isso, a gente está chamando duas CTAs: uma ordinária
4400 para o dia 12 e uma extraordinária para o dia 13. Porque se esta resolução acabar
4401 no dia 6, nós teremos os 5 uteis para o 13 para ajustar. Então, tudo isso está
4402 saindo hoje. Então quem for sair antes do término deste reunião, já está sabendo
4403 que a próxima vai ser 5 e 6. Pode ser que não precise do segundo dia, mas nós
4404 temos que convocar.

4405

4406

4407 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
4408 Vamos passar os olhos só para dar uma corrigida no texto... Eu tenho um pouco
4409 de implicância a palavra “reportado.” Isso é um anglicismo, mas deixa para lá. O
4410 parágrafo? Tem o § 1º. Rui.

4411

4412

4413 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Nós gostaríamos de propor
4414 uma outra proposta para o § 1º: Substituir a palavra “gases orgânicos não metano”
4415 por “hidrocarbonetos não metânicos – NMHC.” Exclui? Vai ficar só na tabela.
4416 Desculpe. Desculpe. Estão me admoestando aqui. A proposta é excluir o § 1º, e
4417 na tabela 1 ficaria NMHC somente. Correto. Só que na tabela referenciar NMHC.

4418

4419

4420 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Está
4421 certo. Correto? E aí se renumera depois os parágrafos 2 e 3? Tira ele. Não. Pode
4422 deixar. Alguém tem alguma coisa contrária a essa proposta da Cetesb junto com a
4423 CNI/Abraciclo? ANAMMA.

4424

4425

4426 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – É um preciosismo
4427 semântico da denominação NMHC. Como a gente está entrando na questão do
4428 leves, que NMHC ser exclusivamente hidrocarbonetos, eu tomaria o cuidado de
4429 dizer NMHC, como a Cetesb propôs, mas um parágrafo dizendo que é a medição
4430 do THC excluindo o metano sem excluir o Etanol. Eu seria mais chatinho aí nessa

4431 questão. Sem descontar o Etanol. Eu sei, mas é uma questão de químico e não de
4432 história.

4433

4434

4435 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Mas
4436 aí você quer dizer o que, que a ANAMMA não pode concordar com o que está
4437 propondo a CNI e Cetesb, é isso?

4438

4439

4440 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality) –** Eu acho que precisa
4441 melhorar um pouquinho mais essas coisas, até a proposta da Anamma mesmo,
4442 nós falamos “compostos orgânicos voláteis” poderia trocar por... Como é que a
4443 Cetesb falou? “Compostos hidrocarbonetos não metânicos, medidos pelo método
4444 DIC.”

4445

4446

4447 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Só
4448 um minutinho. Pode ser em cima da proposta de vocês.

4449

4450

4451 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality) –** Pode. Vamos rever a
4452 nossa. “A emissão de NMHC (...) compostos orgânicos voláteis...” Bem no
4453 começo.

4454

4455

4456 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** “A
4457 emissão de compostos orgânicos voláteis...”

4458

4459

4460 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality) –** “A emissão de
4461 hidrocarbonetos não metânicos...”

4462

4463

4464 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** É
4465 “não metânicos?”

4466

4467

4468 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality) –** É “não metânicos –
4469 NMHC.” Tira “compostos orgânicos voláteis.” “Será medida diretamente pelo
4470 método DIC - aí está certo - com o desconto do metano e sem desconto de
4471 etanol.” “Desconto” ou “correção”, não sei o que fica melhor aí. Correção.

4472

4473

4474 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4475 “Correção”. Com a subtração ou não? É desconto mesmo?

4476

4477 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – O termo que se
4478 utilizou na instrução normativa do IBAMA é desconto.

4479

4480

4481 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – É
4482 desconto? Então deixa.

4483

4484

4485 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – Eu acho que sim.
4486 Deixa. Desconto está bom. E aí pode tirar o resto. Eu acho que isso fica razoável.
4487 Não fica?

4488

4489

4490 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Deu?

4491

4492

4493 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – Eu acho que deu.

4494

4495

4496 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
4497 Borsari.

4498

4499

4500 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Borsari, Cetesb. Primeiro, a designação
4501 conforme consta na norma NBR 6601, é hidrocarboneto não metano. E uma
4502 ilustração aí, no capítulo de procedimento, a gente está incluindo... Porque hoje
4503 existe uma norma ABNT para medir essa emissão de motocicletas. Ela prevê a
4504 medição de hidrocarboneto total - THC. Ela não prevê o NMHC e nem o material
4505 particulado. Então, lá no procedimento tem um artigo dizendo que o NMHC e o
4506 material particulado é conforme a diretiva europeia enquanto não houver norma
4507 brasileira equivalente referenciada pelo IBAMA. Então, toda essa questão de
4508 procedimento ela já está prevista nos artigos.

4509

4510

4511 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Ou
4512 seja, tu pediste para corrigir ali o “não metano”? É isso?

4513

4514

4515 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – O não metano, eu
4516 concordo. Pode corrigir.

4517

4518

4519 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
4520 Poder corrigir: “não metano.”

4521

4522

4523 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – Eu volto ao ponto de
4524 que é bom esclarecer essa terminologia porque se isso vai ser traduzido e mandado
4525 para outros países para as matrizes, é bom que não fique nenhuma chance de
4526 dúvidas em relação ao que a gente está lendo, quer dizer, dizer que é o THC
4527 menos metano, eu acho que é seguro. Mas eu ainda poria uma ressalva sem
4528 descontar outros componentes ou sem descontar oxigenados ou sem descontar o
4529 álcool porque, de verdade, NMHC não deveria ter oxigenado dentro. A gente está
4530 acostumado a engolir NMHC com aldeído, com álcool lá dentro, mas para ser
4531 castiço mesmo, não deveria ter. Então, eu poria uma... A proposta da Anamma é
4532 deixar isso bem claro mesmo que venha a ser traduzido para outras línguas. Ser
4533 redundante aí não é prejuízo. É a nossa posição.

4534

4535

4536 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Pode
4537 deixar assim, Borsari? Pode? Nós temos duas propostas: proposta de exclusão e
4538 proposta de manutenção e a proposta da Anamma de nova redação do parágrafo
4539 1º. Mas nós não tiramos ainda a proposta. Nós somos proponentes. Não. MMA.
4540 Nós ainda não tiramos a nossa. Anamma e Ibama.

4541

4542

4543 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – Só acrescentando: na
4544 nossa proposta lá, eu tirei o “reportados com...” E “expressos como
4545 hidrocarbonetos.” Isso implica no cálculo para densidade de hidrocarbonetos e
4546 com os fatores de cálculo.

4547

4548

4549 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Mas
4550 na tua proposta não tem isso.

4551

4552

4553 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – Pois é, eu estou
4554 querendo acrescentar a minha proposta “e expressos como hidrocarbonetos”.

4555

4556

4557 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
4558 Depois de NMHC? No final?

4559

4560

4561 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – No fim. Depois de
4562 “Etanol e expressa como hidrocarboneto.” Estão me corrigindo aqui que não deve
4563 ser expressa, deve ser reportada ou relatada como hidrocarbonetos. Reportada.

4564

4565

4566 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
4567 Perfeito. Gilberto.

4568

4569 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Duas coisas,
4570 a primeira: o estabelecimento do limite de emissão da sessão ela está contida
4571 somente no artigo 1. Todos os outros parágrafos, para ter uma clareza do que a
4572 gente está falando aqui, deveriam ser mudados após o artigo 5º. No artigo 5º, que
4573 trata dos procedimentos e ensaio de emissão, a medição de poluentes ela vai ser
4574 feita tanto pela Norma 16.369 quanto material particulado e o NMHC pelo previsto
4575 no regulamento da União Europeia. No regulamento da União Europeia, até que
4576 seja publicada a instrução normativa e tudo mais, aí que eu vou trazer se essa
4577 regulamentação, ela vai ser pelo método ou DIC ou com desconto do Etanol,
4578 mas... Com desconto de metano, mas o fato é que isso aqui é procedimento, isso
4579 aqui não deveria estar na sessão do limite máximo de emissão de escapamento.
4580 Então, a proposta é mudar esse parágrafo da proposta da Anamma e os
4581 subsequentes para após o artigo 5º e a gente abre mão da proposta do § 1º. Já
4582 pode taxar, a gente não defende mais. Eu queria que o Borsari da Cetesb desse
4583 uma complementação sobre a proposta da Anamma, em tela. Por favor, Borsari.

4584
4585

4586 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Precisa de mais correção, caso queira
4587 continuar com essa proposta, que é: ali onde está escrito: “será medido
4588 diretamente pelo método DIC, a sugestão é que se retire e fique NMHC e direto
4589 com o desconto de metano”, porque o HC total é medido com o método DIC.
4590 Depois mede-se o metano ou o método DIC atrelado a dois outros métodos. E aí
4591 se faz o desconto. Então, teria que referenciar o método para medir metano, que é
4592 DIC mais um método catalítico ou DIC mais um método cromatográfico. Então, vai
4593 ficar enorme e isso está tudo lá no procedimento. A sugestão é tirar.

4594
4595

4596 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – Gabriel, Anamma. A
4597 gente concorda com a proposta da Cetesb.

4598
4599

4600 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – A
4601 proposta então da...

4602
4603

4604 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – Sim, Mas retirando a
4605 expressão “pelo método DIC.” Então, tira lá.

4606
4607

4608 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Todo
4609 mundo já concordou. Mas leva parágrafos do artigo 5º, é isso ou não? É? Então,
4610 vamos fazer isso. O original, inclusive. O original já foi retirado. Não. Está bom.
4611 Alguém discorda da proposta do proposta do IBAMA? Nós não votamos o caput
4612 desse artigo ainda, mas é retirar os parágrafos e levar para o artigo 5º. Correto? É
4613 isso, Borsari?

4614

4615 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Borsari, Cetesbe. Fica faltando... O
4616 Gabriel concordou em tira... Depois de NMHC, será medida, some tudo até com o
4617 desconto. Isso.

4618

4619

4620 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (ANAMMA NACIONAL)** – Anamma já
4621 concordou.

4622

4623

4624 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – “Será
4625 medida” Continua. A vírgula está deslocada. Tira a vírgula depois de NMHC. Isso.
4626 Pronto. E o parágrafo original também. Vai todo para o artigo 5º. Não. Não. O
4627 original foi retirado, Gilberto? Retira o original e o dois e o três só. É isso? O dois e
4628 o três do artigo 5º. Desses aí, primeiro e segundo para o artigo 5º. Abraciclo, essa
4629 proposta para o parágrafo único é só renumeração? Então, retira. São três
4630 parágrafos, Gilberto. São esses três que estão lá na tela e remanescentes?

4631

4632

4633 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Ibama,
4634 Gilberto. A ideia é o seguinte, o artigo 5º tem um § único. Então era trazer esses
4635 parágrafos e depois liberar. Em vez de parágrafo único, 1, 2, 3.

4636

4637

4638 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
4639 Gente, vamos só fazer uma última votação para não ficar problemático. Nós já
4640 tínhamos votado o artigo 5º com o parágrafo único. Podemos votar essa mudança
4641 na inserção desses três novos parágrafos ao § 5º? Podemos? Temos quórum?
4642 Então, vamos lá. Vamos lá, Warderley.

4643

4644

4645 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo)** – Eduardo Sambuichi,
4646 CNI/Abraciclo. O parágrafo 4º, a emissão de NMOG, a gente está pedindo
4647 exclusão.

4648

4649

4650 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – A
4651 proposta da CNI é de exclusão de todo o § 4º?

4652

4653

4654 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo)** – Isso, § 4º. Correto.

4655

4656

4657 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
4658 Então há uma proposta de exclusão do § 4º e inserção do dois e o três, além do §
4659 único que virou 1º e esse já tinha sido votado. Correto? Então, aqueles que são
4660 favoráveis à inserção... Vota o parágrafo ou todos. Parágrafo por parágrafo. Então,

4661 vamos lá. Aqueles que são favoráveis à inserção desse parágrafo 2º no artigo 5º,
4662 por favor, se manifeste. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9. Aprovado. Aqueles que são
4663 favoráveis à inserção de um novo parágrafo 3º no artigo 5º, por favor, se
4664 manifestem. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9. Aqueles que são favoráveis à proposta da CNI,
4665 de exclusão do parágrafo 4º, por favor, se manifestem. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9.
4666 Então, foi excluído. Então, fica aprovada a nova redação do artigo 5º. Correto?
4667 Vamos dar uma olhada para ver o que mais pode ser votado? A gente deixa a
4668 menor quantidade de coisa possível para a próxima reunião. Vamos lá. O 11, a
4669 gente consegue votar, o 11 original? Em preto. A gente consegue voltar ao 11?
4670 CNI.

4671

4672

4673 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – É que na verdade esse artigo OBD 2, eu queria
4674 discutir junto com a durabilidade, porque se eu discutir isoladamente pode ter
4675 prejuízo.

4676

4677

4678 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4679 Gilberto, Ibama.

4680

4681

4682 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – A gente
4683 também gostaria de ter um pouco mais de tempo para apreciar a proposta e trazer
4684 uma contraproposta ou uma confirmação de aceitação disso. A gente tem... O
4685 IBAMA fez uma proposta final aqui para o artigo 22, que ele ficou pendente.

4686

4687

4688 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – O 22.**
4689 Vamos ver se a gente consegue. Já fez? ANAMMA.

4690

4691

4692 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio Branco,
4693 Anamma. Eu queria só fazer uma proposta aqui. Eu estou vendo que daqui para
4694 frente, os temas que têm são um pouco mais complexos e demandam um pouco
4695 de discussão e mais reflexão. Eu acho que poderíamos interromper por aqui. Nós
4696 já conseguimos avançar bastante.

4697

4698

4699 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4700 Vamos só, Fábio... É uma proposta relativamente simples do 22 do Ibama, e
4701 depois a gente para.

4702

4703

4704 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – É que eu achei que
4705 ainda viria depois a proposta.

4706

4707 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Não.**
4708 Era só esse daí porque o Ibama já concluiu e a gente... É aquela correção inicial
4709 que a gente tinha feito quanto à redação do artigo 22, que o Ibama está propondo
4710 lá uma correção no início do caput do 22. Deixa eu fazer uma recomendação aqui
4711 enquanto o Ruan está digitando a proposta do Ibama. O Ibama está detalhando
4712 um pouco mais. Nós listamos aqui uma boa quantidade de artigos que vão ficar
4713 pendentes. O que eu pediria: se os senhores tiverem, ainda em meados da
4714 próxima semana... Porque a nossa reunião seria daqui a 10 dias
4715 aproximadamente. Em meados da próxima, tiverem alguma proposta de redação
4716 já pronta, tragam antes para que a gente possa discutir entre nós, aqueles que
4717 vão ainda discutir entre dentro do seu setor, para que a gente consiga vir o mais
4718 informado e argumentado possível para a próxima reunião. Eu sei. Eu sei que a
4719 gente tem CONAMA a semana que vem. Dia 2 é feriado, mas digamos que até,
4720 pode ser até quinta-feira. Entendeu? Até quarta-feira. Tu colocas no site quinta...
4721 Mas pelo menos joga no site do CONAMA, disponibiliza e todo mundo tem tempo
4722 de minimamente amadurecer a ideia. Eu acho que fica mais fácil a negociação.
4723 Claro que as emendas de momento estão liberadas. Não tem problema. Mas, isso
4724 facilitaria a discussão nos dias 5 e 6, que apesar de serem poucos artigos, não
4725 quer dizer que sejam fáceis. A gente ainda tem algumas coisas importantes ainda
4726 para discutir na próxima reunião, bastante importantes. Então, é esta a proposta
4727 que o Gilberto colocou na tela. Ele está discriminando, por incisos, aquilo que
4728 estava misturado ao texto. Está dizendo: “O fabricante e/ou importador de veículos
4729 destinados para uso específico, mesmo que pertencendo a uma configuração à
4730 qual são aplicáveis os limites máximos de emissão poderão solicitar ao IBAMA
4731 que a seu critério se manifestará quanto à dispensa ao atendimento - eu acho que
4732 ali não tem aquela crase – a dispensa de atendimento dos limites – coloca em vez
4733 de ao atendimento... deixa a crase aí e coloca a dispensa de atendimento – dos
4734 limites de emissão de gás de escapamento e de ruído para uso militar, para uso
4735 em provas esportivas, para lançamentos especiais, para aplicações que não
4736 possam ser utilizados para o uso urbano e/ou rodoviário ou para pesquisas de
4737 combustíveis alternativos a gasolina, etanol ou óleo diesel automotivo.” Sim. Bota
4738 “de ruído para” e tira o “para” dos incisos. Antes dos dois pontos coloca o “para”,
4739 “de ruído para.” Só um minutinho, Fábio. Já te passo a palavra. Só um minutinho.
4740 Aí você tira o “para”. Isso. Sim. Fábio pediu a palavra? Fábio pediu a palavra?

4741

4742

4743 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) – Fábio, Anamma.**
4744 Sim. Nós havíamos já retirado a questão de lançamentos especiais, que não
4745 especifica nada, é uma definição que fica muito vaga, não tem significado. E a
4746 minha sugestão também era no caput: “destinados para os usos específicos
4747 abaixo designados.” Talvez fique mais claro. E retirar ali o “lançamentos
4748 especiais”, o item 3. “Para os usos específicos.”

4749

4750

4751 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – “Para**
4752 os usos específicos.” O Ibama pode concordar? Então, vamos lá, “para os usos

4753 específicos a baixo discriminados.” Vamos ver se eu captei tudo. Retira
4754 “lançamentos especiais”, é isso?

4755

4756

4757 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Retira o
4758 “lançamentos especiais”, que é o terceiro item ali embaixo. O 3º inciso.

4759

4760

4761 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – A**
4762 **CNI não concorda?**

4763

4764

4765 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – Não pelo seguinte, antes nós tínhamos
4766 condições de trazer pequenas quantidades, porque a gente tem lançamento que a
4767 gente fala que é piloto que muitas vezes a gente pega 30, 40 para testar o
4768 mercado. Só que como foi revogada essa possibilidade, então, esse “lançamentos
4769 especiais” viria cobrir determinados casos. É lógico, o volume é pouco, como eu
4770 disse, é um piloto para a gente sentir o mercado. Se você não tiver pelo menos
4771 uma cláusula que permita isso, eu não tenho mais... É por isso.

4772

4773

4774 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Eu não sabia que
4775 tinha caído. Eu achei que “pequena produção” estava excluído automaticamente.

4776

4777

4778 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,
4779 Ibama. Outra coisa, ali, “poderão solicitar - pode apagar até de dispensa - poderão
4780 solicitar dispensa ao IBAMA.” “Poderão solicitar ao IBAMA dispensa.” Isso. Tira as
4781 vírgulas só.

4782

4783

4784 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4785 **Podemos votar? Agora ficou? Feito a várias mãos. Senhores, proposta de... E taxa**
4786 **o primeiro. Se for esse o caso, a gente... Proposta... Coloca na tela lá, a do**
4787 **IBAMA, proposta de redação para o novo artigo 22, oferecida pelo IBAMA e todos**
4788 **os presentes, conforme se encontra na tela, coloco em votação. Aqueles que são**
4789 **favoráveis, que se manifestem. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9. Aprovado. Agradeço a**
4790 **presença e a paciência de todos por esses três dias de trabalho. Agradeço**
4791 **especialmente ao meu colega André por ter trabalhado bem (palmas) na resolução**
4792 **de leves. Tanto que ontem me disseram assim: “Nem precisa vir, que o André está**
4793 **tocando isso aqui muito bem.” Que bom. É bom a gente poder trabalhar de forma**
4794 **afinada e com esse produto. Eu acho que neste ano nós demos aí uma produção**
4795 **ao CONAMA substancial nesta Câmara Técnica. Então, ficamos agendados para**
4796 **5 e 6 com essa recomendação de quem tiver sugestões ao texto substanciais que**
4797 **nos remetam para a gente poder discutir até quarta-feira da semana que vem. E**
4798 **aqueles que são Conselheiros efetivos, a gente se encontra na próxima semana.**

4799 Obrigada e bom retorno àqueles que não são de Brasília. Bom fim de semana a
4800 todos.