

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA

GT de Compilação e Revisão das Resoluções CONAMA nº 07/93, 15/94; 16/95; 18/95; 227/1997; 251/99; 252/99 e 256/99

Programa de Inspeção Veicular Ambiental

Processo nº 02000.000921/2009-44

Ata das reuniões realizadas pelo grupo de trabalho

O Coordenador do Grupo de Trabalho sobre o Programa de Inspeção Veicular Ambiental, Sr. Rudolf de Noronha, abriu a primeira reunião do GT no dia de agosto de 2009, às 09h15min, encerrando-a no dia 06 de agosto às 13h30min. No anexo I da presente ata encontra-se a lista de presença em ambos os dias do encontro. A 2ª reunião do GT ocorreu nos dias 19 e 20 de agosto, nos mesmos horários do primeiro encontro, e os nomes dos presentes estão elencados no Anexo II.

O Grupo de Trabalho foi formado tendo em vista duas grandes metas. Primeiramente, buscou-se compilar todas as normas existentes referentes à inspeção veicular ambiental em um único texto, de forma a contemplar todos os temas relevantes já normatizados e eliminar as contradições, repetições e lacunas presentes no corpo normativo examinado. Depois de chegar ao documento compilado, esse se tornou o texto base para que o GT se debruçasse sobre seu segundo objetivo: avaliar e discutir o avanço e o aperfeiçoamento da regulamentação legal da inspeção veicular de emissões e ruído. Quanto a este segundo ponto discutiu-se, sobretudo, a *função* do programa de inspeção ambiental como um instrumento de gestão de fontes móveis e a sua *adequação tecnológica* face ao estado atual da tecnologia veicular, principalmente no que se refere a procedimentos e limites de inspeção.

Assim, passou-se a discutir os termos da minuta de proposta ora apresentada. A seguir, serão apresentados os principais temas debatidos pelo GT, explicitando-se os pontos de consenso e dissenso no âmbito do grupo.

TÓPICOS DISCUTIDOS NAS REUNIÕES

1) Plano de Controle de Poluição Veicular: função, conteúdo, competência e controle social (1ª e 2ª reuniões):

O Grupo iniciou seus trabalhos com uma discussão acerca do conceito e da função do Plano de Controle de Emissões Veiculares – PCPV e a relação que este guarda com o planejamento e implantação dos Programas de Inspeção Veicular Ambiental.

- **Função e conteúdo do PCPV**

Muitos dos presentes (CETESB, CNT, IEMA, FURPA) afirmaram que o PCPV precisa ser fortalecido como um instrumento de gestão de fontes móveis, e deve ser entendido como um instrumento mais amplo do que o Programa de Inspeção Veicular Ambiental (PIVA). Dessa maneira, o PCPV deve contemplar normas e medidas adicionais de controle de fontes móveis, e o PIVA *poderá* ser uma das medidas selecionadas. Ademais, o PCPV deve ser fortalecido para evitar a implantação de IM onde não seria necessário. A CNT ainda afirmou que o CONAMA deve exigir o fortalecimento do PCPV de forma a mandar para todo o território nacional o recado de que todos devem gerir suas fontes móveis, e que o Plano deve ser concebido como o instrumento desta gestão. Defendeu-se ainda que o PCPV deva ser elaborado com base em estudos técnicos que justificassem as medidas e normas nele adotadas estimassem os resultados ambientais da implementação do Plano. Quanto a este ponto, a CETESB lembrou que se forem exigidos instrumentos muito complexos para a elaboração de um PCPV, muitos Estados não poderão realizá-los (CETESB).

Por outro lado, alguns órgãos e entidades (PMSP, IBAMA) defenderam que as normas sobre o PCPV devem ser excluídas da Resolução de Inspeção Veicular Ambiental, por tratar de um assunto distinto.

Na segunda reunião, ficou acordado de forma quase-consensual (contando com o dissenso apenas do IBAMA) que o PCPV está estruturalmente relacionado ao PIVA, e que ele deve servir como instrumento de gestão da qualidade do ar. Houve concordância que o Plano deve contemplar as diferentes medidas de gestão da qualidade do

ar e justificar tecnicamente as medidas adotadas. Houve consenso também que a seleção de medidas no PCPV deve ocorrer com base na qualidade do ar na região abrangida e no inventário de fontes móveis, quando houver.

Ademais, foi acordado que o Plano deve conter as regras e diretrizes gerais do PIVA (frota-alvo, periodicidade da inspeção, etc.), e deve ser avaliado e revisto periodicamente com base nos critérios apresentados no art. 10 da proposta de resolução limpa.

- **Competência para a elaboração dos PCPV**

Ficou decidido por unanimidade que o PCPV deverá ser elaborado pelo órgão estadual de meio ambiente em articulação com os órgãos municipais (art. 3º da proposta limpa). Desta maneira, o órgão estadual deve tomar a iniciativa de chamar os municípios para participar da feitura do Plano, sem que exista a necessidade de que tal participação efetivamente ocorra.

- **Controle social sobre a elaboração e revisão do PCPV**

A sociedade civil (FURPA; IEMA) defendeu, com o apoio de outros presentes, que a aprovação do PCPV e a sua revisão periódica devem ser submetidas a amplo controle social. Para tanto, propôs-se que, em ambos os casos, o PCPV fosse submetido à avaliação do Conselho Estadual de Meio Ambiente, onde os interessados poderiam questionar e opinar sobre o seu conteúdo. **Não houve objeções a esta proposta.**

- **Prazo para elaboração do PCPV**

Todos os Estados deverão elaborar os respectivos PCPV no prazo estabelecido na resolução, a ser definido na Câmara Técnica.

- **Proposta de Guia de implementação do PCPV**

O GT optou por adotar a proposta de Guia da CNT, dando a este uma função apenas *auxiliar*, sem prazo para elaboração e não-vinculante aos órgãos estaduais. Desta forma, não ocorre violação à autonomia dos Estados. A competência pela redação do guia ficou com o Ministério do Meio Ambiente.

- **Periodicidade da Inspeção**

A CNT propôs que a periodicidade da inspeção deve ser limitada a uma vez por ano, prevendo programas complementares para a frota de uso intenso. P. ex – programas de autofiscalização e fiscalização voluntária. A frota de uso intenso está vinculada a quem ganha seus rendimentos por meio do transporte de mercadorias. A proposta da CNT é de inspeções uma vez ao ano e, para veículos de uso intenso, propõe o parágrafo único, relacionado a incentivos, auto-monitoramento, etc.

A CETESB/IPT propuseram redação alternativa.

Não houve consenso no GT.

2. Programa de Inspeção Veicular Ambiental: objetivos, implementação, conteúdo

- **Objetivos**

Não houve consenso no GT sobre se o PIVA deve ser contemplado como instrumento de gestão ou medida de verificação de conformidade. Buscou-se dar ao programa ambas as finalidades na proposta de resolução.

- **Competência para execução do PIVA**

Além da distribuição de competências já definida nas na Lei 8.723/93 e em resoluções anteriores (o PIVA deverá ser executado pelo órgão estadual de meio ambiente em articulação com os órgãos municipais e o município com frota de 3mi terá autonomia para fazê-lo), foi introduzida pela CETESB a possibilidade de formação de consórcios municipais para a execução do IM (art. 14 da proposta suja). Desta forma, onde houver poluição regional, o Estado

poderá delegar a implantação do Programa a consórcios de municípios, de forma que todos os municípios envolvidos implementem o PIVA.

- **Complementação da inspeção veicular por meio de outros instrumentos e programas de fiscalização**

A proposta prevê que as autoridades competentes poderão desenvolver trabalho de fiscalização em campo de forma a complementar a inspeção veicular (art. 11, §2º da proposta limpa). No entanto, foi retirada a menção explícita ao uso do sensoriamento remoto, uma vez que este é apenas um dos instrumentos disponíveis para fins de fiscalização.

- **Integração entre inspeção de segurança e inspeção ambiental**

O Grupo concordou que deve haver uma norma obrigando a integração das duas modalidades de inspeção veicular. No entanto, de acordo com a legislação em vigor, não compete ao CONAMA elaborar tal norma, uma vez que ela deve ser veiculada por lei ou por resolução conjunta CONAMA/CONTRAN. O que o CONAMA pode fazer é estabelecer regras básicas de integração entre as inspeções, dando aos órgãos ambientais a responsabilidade de buscar a vinculação entre elas.

Todos concordaram, portanto, que deve ser feita uma resolução conjunta CONAMA/CONTRAN.

A CNT propôs, com amplo apoio do GT, que a Câmara Técnica faça uma moção solicitando a elaboração de uma resolução conjunta. Apresentamos ao Ministro 2 documentos: (i) a proposta de consolidação das resoluções anteriores e (ii) solicitação de resolução conjunta. Casamos uma resolução consolidada com uma moção. **Todos concordaram.**

Por fim, a CETESB enfatizou que, tendo em vista os obstáculos a uma res. conjunta, é importante trazer algumas regras básicas para esta resolução, que crie algum dever objetivo do governo de agir.

Em relação a este tema, foram propostas redações alternativas pela CETESB e pela CNT, sendo que a proposta da CETESB (adotada pela proposta limpa) traz regras mais detalhadas de integração entre os programas de inspeção. **Não houve consenso quanto a este ponto.**

- **Proibição de circulação oriunda de municípios e estados sem IM**

Tal proibição foi retirada da proposta, que deixou a regulamentação do assunto para o PCPV. **A decisão foi consensual.**

- **Necessidade de ter experiência prévia para realizar o IM**

Previsão retirada da proposta por consenso.

- **Natureza da cobrança pelos serviços de inspeção veicular**

Houve discussão sobre dois pontos referentes à competência do CONAMA para normatizar a cobrança pelos serviços prestados: 1) podemos determinar a natureza desta cobrança, fixando a modalidade de preço público como constava na Res. 256/00? 2) podemos vincular o destino dos recursos, determinando sua destinação?

Não houve consenso sobre este ponto, mas grande parte do GT concordou que os recursos oriundos do IM deveriam ser destinados atividades relacionadas à gestão da qualidade do ar e, de preferência, à gestão do próprio IM. Por outro lado, o INEA defendeu a autonomia dos estados para definir, em seus PCPV's, a finalidade do recurso oriundo das inspeções.

Foram feitas propostas alternativas pela CNT, CETESB e INEA, e não houve consenso sobre elas.

- **Prazos para implantação do IM**

A CNT defende que deve haver prazos apenas para regiões que tenham problemas na qualidade do ar. Só tem prazo para implantação dos programas de inspeção naqueles Municípios que precisam. Já o prazo deverá ser decidido pela Câmara Técnica. **Quanto a este último ponto, houve concordância por parte do Grupo de Trabalho.**

3. Procedimentos de inspeção para fins da avaliação de veículos em uso

O GT acatou a proposta feita conjuntamente pela Prefeitura de São Paulo e pelo IBAMA de retirar da resolução CONAMA os procedimentos e limites de avaliação e mandá-los para Instrução Normativa do IBAMA, a ser elaborada no prazo previsto pela resolução. No entanto, de acordo com a proposta oriunda do GT, a IN terá validade apenas até que seja elaborada norma técnica referente aos procedimentos e limites para a inspeção veicular, visto que este é o instrumento mais adequado para veicular tais normas.

Além disso, decidiu-se que o IBAMA deve realizar estudos visando identificar procedimentos de inspeção mais eficazes e adequados às novas tecnologias veiculares (art. 39 da proposta limpa). A CETESB propôs que todos os órgãos do SISNAMA fossem responsáveis por tais estudos.

Por fim, a CETESB lembrou que ainda é preciso desenvolver um procedimento consensual para as motos. Isso ainda não foi discutido. A CETESB pensa que não houve discussão suficiente para inserir motos na resolução, e podemos fazer um compartilhamento de experiências para o ensaio de motos.

Quanto aos procedimentos e limites, não houve consenso sobre os seguintes temas:

- **Natureza da norma que deve instaurar limites e procedimentos: IN do IBAMA, norma técnica ou Res. CONAMA?**
- **Motos – a inspeção deve ser regulamentadas agora ou falta discuti-las com maior detalhe?**
- **Qual órgão é responsável pela elaboração de estudos tendo em vista o aperfeiçoamento técnico e a maior eficácia da inspeção veicular ambiental?**

3. Anexos – definições e limites de emissão

As definições pertinentes e os limites de emissão ficaram nos anexos da proposta de resolução.

ANEXO I – LISTA DE PRESENÇA DA 1º REUNIÃO DO GT**Dias 5 e 6 de agosto de 2009**

Dia 5 de agosto	
Nome	Entidade
Rudolf de Noronha	MMA
Ana Carolina Alfinito Vieira	PROAM/IEMA
João Valentim Bin	CREA/DF
Márcio Schettino	Prefeitura-SP
Carmen S. C. Araújo	IEMA
Sílvio A. Figueiredo	IPT
Flávia Medeiros	Elabore
Nilson Carlos C. Quadros	Petrobrás - Conpet
Gabriel Branco	EnvironMentality (PMSP)
Henry Joseph Jr.	CNI/ANFAVEA
Patrícia Helena Boson	CNT
Elisete Dutra	FEAM/MG
Carlos Lacava	CETESB/SP
Daniel Schmidt	CETESB/SP
João Bosco Costa Dias	MMA/SMSQ
Vinícius Sousa	CNT
Marie Kalyva	SVS/MS
Cleide dos Santos	SVS/MS
Márcio T. Azuma	Abraciclo
Rodrigo Navarro	Abraciclo
Aguiar Gonzaga da Costa	SNTMU/MCID
Flávio de Moraes	SNTMU/MCID
Luiz Heckmaier	INEA-RJ
João Angelo Sousa	INEA-RJ
Fabíola Gumarães	AMMA-GO
Núbia de Macedo	AMMA-GO
Wilmar Felipe Neto	AMMA-GO
Adriano de Araújo Jorge	IMA-AL
Ricardo Sérgio Freitas	SEMARH-AL
Flávia Lemos Sampaio Xavier	IBAMA
Paulo Macedo	IBAMA
Márcio Veloso	IBAMA
Luiz Fernando Bellettato	SEMASA-PSA-SP
Sáριο Pacheco Mello	CREA-RS
Wilma dos Santos Cruz	MME
Cleidemar Batista Valério	MMA-CONAMA
Sólon Fagundes	FURPA
Ademilson Zamboni	MMA-IEMA
Dia 6 de agosto de 2009	
Nome	Entidade
Rudolf de Noronha	MMA
Ana Carolina Alfinito Vieira	PROAM/IEMA
João Bosco Costa Dias	MMA/SMCQ
Sólon Fagundes	FURPA
Gabriel Branco	EnvironMentality (PMSP)
Henry Joseph Jr.	CNI/ANFAVEA
Márcio Schettino	Prefeitura-SP
Elisete Dutra	FEAM/MG
Vinícius Sousa	CNT
Wilma dos Santos Cruz	MME

João Angelo de Sousa	INEA-RJ
Ricardo Sérgio Freitas	SEMARH-AL
Sávio Pacheco Mello	CREA-RS
Paulo Macedo	IBAMA
Flávia Medeiros	Elabore
Carmen S. C. Araújo	IEMA
Carlos Lacava	CETESB/SP
Daniel Schmidt	CETESB/SP
Luiz Heckmaier	INEA-RJ
Luiz Fernando Bellettato	SEMASA-PSA-SP
Núbia de Macedo	AMMA-GO
Wilmar Felipe Neto	AMMA-GO
Adriano de Araújo Jorge	IMA-AL
Cleide dos Santos	SVS/MS
Aguiar Gonzaga da Costa	SNTMU/MCID
Flávio de Moraes	SNTMU/MCID
Nilson Carlos C. Quadros	Petrobrás - Conpet
Patrícia Helena Boson	CNT
João Valentim Bin	CREA/DF
Márcio T. Azuma	Abraciclo

ANEXO II – LISTA DE PRESENÇA DA 2ª REUNIÃO DO GT**Dias 19 e 20 de agosto de 2009**

Dia 19 de agosto	
Nome	Entidade
Rudolf de Noronha	MMA
Ana Carolina Alfinito Vieira	PROAM/IEMA
Patrícia Helena Boson	CNT
Daniel Schmidt	CETESB/SP
Wilma dos Santos Cruz	MME
Olímpio de Mello Álvares Jr.	CETESB
Carmen S. C. Araújo	IEMA
Sólon Fagundes	FURPA
Ricardo Sérgio Freitas	SEMARH-AL
Gustavo Silva de Carvalho	IMA/AL
Roberto Sadao Shiraishi	MDIC
Aguiar Gonzaga da Costa	SNTMU/MCID
Flávio de Moraes	SNTMU/MCID
Sávio Pacheco Mello	CREA-RS
Flávia Medeiros	Elabore
Gabriel Branco	EnvironMentality (PMSP)
Márcio Schettino	Prefeitura-SP
Sávio Cavalcante da Ponte	SINAV
Elisete Dutra	FEAM/MG
Paulo Macedo	IBAMA
Márcio T. Azuma	Abraciclo
Luiz Fernando Bellettato	SEMASA-PSA-SP
João Bosco Costa Dias	MMA/SMCQ
Nilson Carlos C. Quadros	Petrobrás - Conpet
Celso Bredariol	INEA-RJ
João Angelo Gomes de Sousa	INEA-RJ
Daniella Almeida dos Santos – MMA/CONAMA	
Dia 20 de agosto de 2009	
Nome	Entidade
Rudolf de Noronha	MMA
Ana Carolina Alfinito Vieira	PROAM/IEMA
Patrícia Helena Boson	CNT
Elisete Dutra	FEAM/MG
Gustavo Silva de Carvalho	IMA
Ricardo Sérgio Freitas	SEMARH-AL
Carmen S. C. Araújo	IEMA
Sólon Fagundes	FURPA
Flávia Medeiros	Elabore
Nilson Carlos C. Quadros	Petrobrás - Conpet
Olímpio de Mello Álvares Jr.	CETESB
Daniel Schmidt	CETESB/SP
Celso Simões	INEA/RJ
Márcio Schettino	Prefeitura-SP
Gabriel Branco	EnvironMentality (PMSP)
Henry Joseph Jr.	PNFAVEA
Paulo Macedo	IBAMA
Sávio Pacheco Mello	SINAV
Márcio T. Azuma	Abraciclo
Aguiar Gonzaga da Costa	SNTMU/MCID
Flávio de Moraes	SNTMU/MCID

Luiz Fernando Bellettato	SEMASA-PSA-SP
João Bosco Costa Dias	MMA/SMCQ
Wilma dos Santos Cruz	MME
Márcio Veloso	IBAMA
Daniella Almeida dos Santos	MMA/CONAMA