



**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE - CONAMA**

Esplanada dos Ministérios, bl. B, 6º andar, sala 633
70068-900 – Brasília/DF

CÂMARA TÉCNICA DE ASSUNTOS JURÍDICOS

**PARECER para a CTAJ –
Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos**

Ref: proposta de nova resolução para alterar os limites de emissão para Motociclos e veículos similares, com motor do ciclo Otto de 4 tempos, fixados na Tabela 3 do Anexo I da Resolução 418 de 25 de novembro de 2009, que dispôs sobre critérios para a elaboração de Planos de Controle de Poluição Veicular - PCPV e para a implantação de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, pelos órgãos estaduais e municipais de meio ambiente – processo 02000.002726/2010-92

SENHORA DIRETORA EXECUTIVA DO CONAMA,

**SENHORES CONSELHEIROS DA CÂMARA TÉCNICA DE ASSUNTOS JURÍDICOS,
CTAJ**

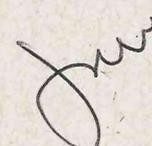
**SENHORES CONSELHEIROS DA CÂMARA TÉCNICA DE CONTROLE E
QUALIDADE AMBIENTAL - CTCQA**

1. Versam os autos, processo em epígrafe, sobre proposta de resolução para alterar os limites de emissão para Motociclos e similares, como motor Otto de 4 tempos, fixados na Tabela 3, do Anexo I, da Resolução 418, de 25 de novembro de 2009, que fixou critérios para elaboração dos Planos de Controle de Poluição Veicular – PCPV e para os Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso – I/M, e determinou novos limites de emissão e procedimentos para a avaliação do estado de manutenção dos veículos.

2. A proposta para rebaixar os limites de emissão, com suporte na alegação de que em São Paulo e no Rio de Janeiro, até mesmo motocicletas novas foram reprovadas nos Programas de Inspeção Veicular, e que com isso, todo o Programa pode cair em descrédito popular, foi feita em 09 de abril de 2010, pela ABRACICLO - Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicleta, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares. (fls. 02)
3. Neste documento, entre outros pontos adiante reprisados, a ABRACICLO contesta que a Plenária do CONAMA, em face de argumentação apresentada pela CETESB, alterou os limites originalmente propostos pela CTCQA tornando-os mais restritivos.
4. Minuta da proposta de Resolução CONAMA para rebaixamento dos limites de emissão foi juntada às fls.5.
5. Às fls 13, a Diretoria de Qualidade Ambiental da Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental do MMA, com lastro na manifestação técnica de fls. 14 e 15, ao contextualizar a proposta, informa que a ANFAVEA também pede a revisão dos limites de emissão, alegando que pelas Resoluções CONAMA 15/95 e 315/02 o limite para CO corrigido foi fixado em 0,5 % e que pela Resolução 418/09 este limite foi fixado, com mais rigor, em 0,3%.
6. No entanto, o que se discute nesta oportunidade é o pleito da ABRACICLO conforme manifestação da referida Diretoria de Qualidade Ambiental que concorda com a revisão dos limites da Resolução 418/09 pela CTCQA.
7. Balizando a retomada das discussões pela CTCQA, às fls 19/21, a Gerência de Qualidade do Ar do MMA, assim se manifestou :

.....

2.1 Diante do impasse que se instalou entre os setores envolvidos, somos favoráveis que a solução do mesmo deva se dar com base **na exaustiva análise dos**



dados de medições já realizadas e por realizar, obtidos nas Inspeções Veiculares Ambientais instaladas no país para a categoria de veículos em questão. Isto possibilitaria dirimir as dúvidas que ainda possam existir de maneira a subsidiar as ações de revisão ou manutenção dos limites de emissão da Resolução 418.

2.2 Neste ano de 2011, não haverá, ainda, conseqüências das normas da Resolução 418, pois os programas em andamento (Estado do Rio de Janeiro e Município de São Paulo) tem dois anos para se adequar a mesma; e novos programas só devem ser iniciados em 2012. Contudo é premente a resolução desta questão, para segurança jurídica e técnica dos órgãos estaduais no planejamento de suas ações.

8. Às fls 33, a ABRACICLO apresentou seu posicionamento alegando:

- a) que os limites estabelecidos para motocicletas fabricadas a partir de 2009 foram baseados em dados extraídos dos ensaios de homologação, que são realizados em motocicletas novas, com baixo desgaste dos componentes, em ambientes de pressão e temperatura controlados, utilizando combustível de referência para teste especificado pela ANP, sendo portanto incompatíveis com a realidade da frota circulante;
- b) que o valor máximo de Monóxido de Carbono fixado por essa resolução para motocicletas fabricadas a partir de 2009 está mais restritivo do que o exigido para motocicletas novas;
- c) que para os Hidrocarbonetos (HC) em marcha lenta não há parâmetros legais definidos inclusive para a homologação;
- d) que vários fabricantes possuem modelos devidamente homologados pelos órgãos competentes, mas, com limites de CO em marcha lenta, superiores ao**

Ju

estabelecido pela Res 418/09 que se mantidos acarretaram prejuízos aos clientes que possuem tais veículos;

e) que com a manutenção dos índices de 1% de CO e 200 ppm de HC, em marcha lenta, motocicletas que apresentarem valores superiores serão reprovadas na I/M, embora tenham sido aprovadas em seus ensaios de homologação e possuem sua LCM – Licença para uso da Configuração de Motociclos e Similares; e

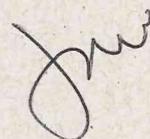
f) que mantidos os índices atuais o programa de controle da poluição veicular e o consumidor serão prejudicados.

9. Às fls 36, consta nova minuta para alteração da Res 418/09, e às fls 37, foi juntada uma justificativa apócrifa, que ratifica a proposta para rebaixamento dos limites de emissão, com base em estatísticas de São Paulo de 2009 e 2010, finalizando com a seguinte afirmação:

..... "Desta forma, a Prefeitura de São Paulo, propõe as modificações e atualizações da regulamentação do Programa I/M contidas neste documento, visando o melhor benefício à qualidade do ar, respeitadas as limitações tecnológicas dos veículos em circulação"

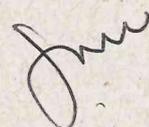
10. Cabe comentar que essa manifestação atribuída à PMSP consta de papel não timbrado, que não contém nenhuma assinatura ou carimbo e nem mesmo data, e não há nenhuma identificação de como ou por quem foi juntado aos autos.

11. Às fls 38/39, a FURPA – Fundação Rio Paraíba que tem assento na CTCQA, justificando o pedido de vista anteriormente formulado, apresenta um relatório que concluiu por recomendar a obediência a todas as decisões anteriores da Câmara Técnica, propondo encaminhamento para a CTAJ e posterior deliberação da plenária do CONAMA, registrando que a ABRACICLO já havia tentado fixar os limites que pleiteia, antes mesmo da posição firmada dos conselheiros em plenária:



"Revendo os resultados aprovados na 41ª Reunião da CTQCA, verificamos no item 3.4 - Programa de Inspeção e manutenção de veículos em uso - solicitado pela ABRACICLO, para avaliação e ratificação da tabela de emissões da Resolução 418/2009, constante no processo nº 0200.000921/2009-44, o MMA já tinha apresentado pedido de apreciação em urgência da matéria à Plenária do CONAMA, em data anterior, portanto já ocorreu, no âmbito da plenária do CONAMA, uma definição clara dos conselheiros com relação ao assunto." (grifei)

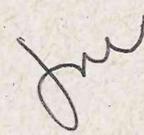
12. Nos dias 5 e 6 de Maio de 2011, no âmbito da 62ª reunião da CTAJ, o representante do Estado de São Paulo (signatário deste parecer) pediu vistas dos autos retirando o processo para avaliação junto à CETESB, o que foi aprovado por decisão unânime dos membros da referida Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.
13. Deve-se registrar ainda, que no curso dos estudos e avaliações feitas por São Paulo, a PROAM – Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental, por meio de seu representante na CTAJ, Dr Fábio Ribeiro Dib, solicitou informações à CETESB para balizar seu posicionamento.
14. Por decisão deste relator, que ainda estava estudando o assunto para formar seu convencimento pessoal sobre a matéria, e em face do respeito com os demais membros da CTAJ, essas informações serão, no momento da reunião que irá discutir a proposta de resolução, entregues ao nobre conselheiro bem como aos demais.
15. Demais peças juntadas aos autos, como convocações para reuniões da CTCQA, informes do resultado das reuniões, e trâmites, não tem nenhuma relevância para o deslinde deste caso, devendo-se registrar, no entanto, que as atas das discussões técnicas não foram juntadas.



16. Para compreender a situação, solicitei a remessa da transcrição da 46ª Reunião da CTCQA onde foi registrada, pela complexidade técnica do assunto, a presença do Dr Gabriel Murgel Branco consultor da ENVIROM MENTALITY que acompanha o Programa Controlar do município de São Paulo, e que auxiliou os conselheiros a entender o assunto com base em estatísticas de 2009.

Sendo este o relatório, passo a opinar.

17. Deve-se registrar, logo de início, que São Paulo pediu vista dos autos para proceder à análise jurídica da minuta proposta, por precaução, tendo em vista garantir a harmonia com seu próprio ordenamento ambiental e segurança jurídica na aplicação da norma, bem como proteger a qualidade do ar nos grandes centros urbanos.
18. Teve também a intenção de proteger o PROCONVE e o PROMOT, que desde seu início até suas últimas fases, vem sendo respeitado por todos os atores envolvidos, registrando como único episódio grave a questão dos teores de enxofre no óleo diesel na fase L-5 do controle de veículos automotores, resolvida no âmbito do poder judiciário.
19. Tal pedido teve ainda por fundamento, a necessária oitiva da CETESB, já que o assunto tem grande complexidade técnica e que esta instituição apesar de autora da proposta acatada pela Plenária do CONAMA, não se manifestou nas reuniões da CTCQA que retomaram o tema.
20. Registro aqui, que essa oitiva foi respondida na forma de uma IT – Informação Técnica nº 001/2011/ETTO, da CETESB, que em anexo, integra o presente documento.
21. Foram também juntados vários documentos, como o trâmite dos autos da SMA para a CETESB, bem como a retrocitada solicitação da PROAM, junto com este Parecer Jurídico, sendo certo que todos



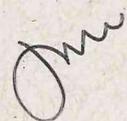
eles deverão ser juntados aos autos originais do processo CONAMA nº 02000.002726/2010-92.

22. Na verdade, a ABRACICLO inconformada com a decisão do e. Colegiado, reabriu a discussão dos limites já fixados pela Res 418/09, mas não logrou, assim como o a Secretaria Executiva do CONAMA, trazer aos autos de forma clara, motivação jurídica e técnica suficientes para lastrear a mudança que pleiteia.
23. Basta compulsar os autos que qualquer leigo pode perceber a falta dos fundamentos técnicos e científicos necessários à qualquer tomada de decisão.
24. Para suprir esta lacuna, solicitei via digital a transcrição da 46^a Reunião da CTCQA onde as discussões técnicas foram travadas, tendo por base dados estatísticos do ano de 2009, lastreadas por consultor da PMSP, que acompanha a inspeção veicular em São Paulo.
25. Mas não é só. Pela informação Técnica 001/2011/ETTO - a Diretoria de Engenharia e Qualidade Ambiental da CETESB, em síntese, assim se manifestou, ao comparar limites internacionais com a proposta ora veiculada:

"Observe-se, que para o CO em marcha-lenta, o limite máximo encontrado nesses países é de 4,5%, enquanto a proposta que tramita no Conama apresenta limites de 7,0% e 6,0%. Observe-se ainda, para as motocicletas mais modernas equipadas com catalisador e injeção eletrônica, que o limite para CO em marcha-lenta é de apenas 0,5%, enquanto a proposta que tramita no Conama pretende introduzir um limite excessivamente leniente e injustificável de 2,5% para as motocicletas abaixo de 250cc, que compõem a maior parcela da frota brasileira."

.....

" Portanto, o limite de 5,0% de CO vigente, aprovado pelo Conama para a segunda fase do Programa para as motocicletas ano-modelo até 2002, é plenamente adequado - já

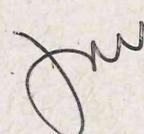


sendo, inclusive, um pouco mais tolerante do que os apresentados na tabela para veículos similares de outros países."

"Embora o PROMOT em sua primeira fase tenha estabelecido tetos de %CO em marcha-lenta (6,0% para motos até 250cc e 4,5% para motocicletas >250cc) para homologação de motocicletas novas (ano 2003 até 2005), esses veículos foram de fato homologados, para a absoluta maioria dos modelos, com valores certificados de emissão em marcha-lenta - que são os verdadeiros indicadores da regulagem e do estado de manutenção dos veículos - muito inferiores a esses tetos, exatamente como ocorre com os automóveis. **Isso sugere, que se fosse estabelecido um programa de inspeção de motocicletas em uso usando como referência, para todos os modelos inspecionados, os lenientes tetos do PROMOT, uma grande quantidade de modelos completamente desregulados e poluidores seria impropriamente aprovada no Programa de I/M.** Esse passaria então a ter sua eficácia comprometida na identificação dos veículos poluidores. Correria ainda o risco de ser desacreditado pelos especialistas e opinião pública, bem como de produzir uma imagem de programa errático e exclusivamente arrecadatário".

26. Dando sequência às explicações, a CETESB, ao referir-se a segunda fase do PROMOT – a partir de 2006 – esclareceu, entre outros pontos, que a diferença entre os limites para homologação e aqueles usados na inspeção veicular, ocorre porque estes são fixados a partir da homologação de fato de cada motor/marca, que por liberalidade dos próprios fabricantes, podem ser menores que os da homologação de referência, o que está correto consoante Res CONAMA 18/86.

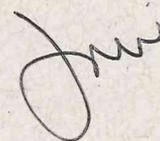
"Para as motos produzidas a partir da segunda fase do Promot (2006 em diante), não há limite (teto) estabelecido para CO em marcha-lenta para homologação de veículos novos. Mas, exatamente como os modelos produzidos entre 2003 a 2005, as motos da segunda fase do PROMOT (produzidas a partir de 2006) também foram homologadas, para a absoluta



maioria dos modelos, com valores de emissão em marcha-lenta muito baixos (indicadores de regulação). Dessa forma, a adoção de limites muito mais lenientes do que esses indicadores de regulação pode tornar o programa totalmente inócuo. **Assim, indiferente ao teto de homologação de veículos novos de 6,0% para CO em marcha-lenta do Promot, o Conama decidiu adotar para a inspeção dos veículos dos anos 2003 a 2008, o limite de CO em marcha-lenta de 4,5%, uma vez que a absoluta maioria dos modelos certificados apresentam valores homologados (verdadeiro indicador de regulação e referência do estado de manutenção do veículo) bem abaixo desse limite.** Trata-se aqui de entender o correto princípio da inspeção veicular e aplicá-lo na prática. Isso não é novidade para o Conama. Esse fato ocorre também com os automóveis no Proconve, uma vez que o teto de homologação de CO em marcha-lenta para os veículos novos flex e gasolina é de 0,5%, e o Conama, com muita propriedade, aplica o limite de 0,3% na inspeção veicular - abaixo do teto de homologação dos veículos novos. Isso também ocorre com os veículos a diesel, que devem atender a um teto bastante tolerante de emissão de fumaça em aceleração livre, estabelecido pelo Conama, mas são inspecionados, quando em uso, com base nos valores medidos durante a homologação, considerada uma pequena tolerância. Em suma, para as motos, assim como para os automóveis e para os veículos a diesel, **o teto de homologação não é o parâmetro de referência para a inspeção veicular, mas sim, o valor medido durante o processo de homologação de cada modelo** - considerada uma tolerância concedida por conta do desgaste normal de peças e das condições de uso e medição menos controladas do que os testes laboratoriais de homologação.

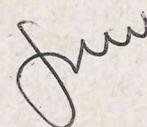
27. Mais a frente a CETESB também afirma que:

“Os limites originalmente propostos pelo Conama na Resolução 418/2009 são coerentes com a tecnologia veicular da frota circulante e até um pouco mais tolerantes que os padrões internacionais de inspeção veicular, e devem ser mantidos.



A CETESB entende que o relaxamento dos limites de emissão em marcha-lenta ora propostos representa prejuízo ao Programa de Inspeção Veicular Ambiental de motocicletas e à qualidade do ar, especialmente em áreas densamente urbanizadas."

28. E, finalizando, pondera a CETESB, que qualquer proposta de alteração de limites somente poderá ser feita com base em amplos dados estatísticos.
29. A ABRACICLO por sua vez, e por meio do consultor da PMSP, afirma que esses dados foram utilizados – por amostragem da inspeção realizada em 2009 – e que os limites precisam ser corrigidos sob pena de reprovação em massa de motos novas, e descrédito do programa junto aos usuários e a população em geral.
30. Neste cenário, Senhores Conselheiros cumpre avaliar que a celeuma e a discussão são eminentemente técnicas.
31. Porém, sob o ponto de vista jurídico, devo registrar Senhores Conselheiros, que não encontrei nestes autos:
- a) nenhum documento firmado ou chancelado pelos municípios do Rio de Janeiro e de São Paulo que são os entes federados responsáveis pelos Programas de Inspeção que já vem sendo realizados desde 2009;
 - b) nenhum documento que de forma oficial apresente os dados estatísticos por marca, ano, modelo.... etc;
 - c) nenhum parecer técnico firmado por profissional habilitado com ART- Anotação de Responsabilidade Técnica;
 - e
 - d) nenhum estudo de referência balizado especialistas renomados ou por técnicos do MMA.
32. Observo assim Senhores Conselheiros, insuficiência de motivação e deficiência na instrução processual, que não permitem qualquer



tomada de decisão pelo CONAMA. Isto fica muito claro quando a citada Informação Técnica da CETESB recomenda:

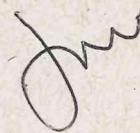
Qualquer proposta de alteração dos limites vigentes estabelecidos pelo Conama para inspeção de motocicletas -no Brasil, somente poderá ser apresentada para apreciação do Conama, se for acompanhada de minuciosa análise estatística do banco de dados de registros de medições realizadas disponíveis nos programas de inspeção veicular em andamento no Município de São Paulo e no Estado do Rio de Janeiro. Essa análise deve conter, no mínimo, as seguintes diretrizes e informações:

“Seleção de todos os registros de medição da emissão de CO e HC em marcha-lenta das motocicletas durante a inspeção inicial (primeira inspeção) no ano de exercício 2011;

Identificação das marcas de motocicletas responsáveis por mais de 95% dos registros de inspeção (marcas mais vendidas) e respectiva contagem de indivíduos para cada marca;

Para cada marca identificada, fazer a separação dos registros de inspeção por ano de fabricação e cilindrada (até 250cc e maior que 250cc);

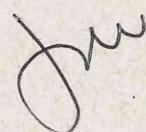
Para cada um desses subgrupos identificados por cilindrada/marca/ano de fabricação/número de indivíduos do subgrupo (contagem), determinar o respectivo índice de reprovação na inspeção inicial separadamente para cada poluente, sempre utilizando como limites os valores máximos vigentes estabelecidos pelo Conama na Resolução 418/2009;



Para cada um desses subgrupos identificados por cilindrada/marca/ano de fabricação/número de indivíduos do subgrupo (contagem), determinar o respectivo índice conjugado de reprovação na inspeção inicial para CO e HC, sempre utilizando como limites os valores máximos vigentes estabelecidos pelo Conama na Resolução 418/2009."

Nota: conforme estabelece a Resolução 418/2009 em seu artigo 29, os órgãos ambientais estaduais e o Ibama podem ter acesso a qualquer tempo a esses registros, classificados como informação pública.

33. Por estas razões vejo afronta aos princípios da moralidade administrativa e da motivação que devem balizar a edição dos atos da administração pública tal como insculpidos no artigo 37 da Carta Magna e no artigo 2 da Lei 9.784 de 29 de janeiro de 1999, que regulou o processo administrativo no âmbito da Administração Federal.
34. Cabe observar que na doutrina brasileira o entendimento majoritário é no sentido que os atos administrativos devem observar os princípios da legalidade, impessoalidade moralidade e eficiência, constantes no art. 37, caput, da CF/88, além daqueles previstos no art. 2º, caput, da Lei 9.784/99, dentre os quais destacam-se os da finalidade, motivação, razoabilidade, segurança jurídica e interesse público, que devem ser respeitados no momento da providência administrativa.
35. Lembre-se que o ato administrativo apresenta cinco elementos ou requisitos, sendo: competência, forma, objeto, motivo e finalidade. O motivo implica na exposição das razões de fato e de direito, tornando assim a providência a ser tomada, legal e apropriada para a situação concreta.



36. Consoante ensinamento¹ do Professor Dr. Celso Antonio Bandeira de Mello, a motivação é princípio constitucional implícito, com base na cidadania e no controle judicial, fundamentada no art. 1º, II e 5º, XXXV, da CF/1988.

37. O insígne professor assim se manifesta sobre o princípio da motivação na administração pública como :

"(...) o dever de justificar seus atos, apontando-lhes os fundamentos de direito e de fato, assim como a correlação lógica entre os eventos e situações que deu por existentes e a providência tomada, nos casos em que este último esclarecimento seja necessário para aferir-se a consonância da conduta administrativa com a lei que lhe serviu de arrimo."

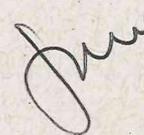
38. Segundo a Professora Dra. Maria Sylvia Zanella Di Pietro², o princípio da motivação obriga que a administração pública "motive" o ato administrativo, previamente ou concomitantemente a sua edição, expondo de forma expressa e clara quais as circunstâncias de fato e os fundamentos jurídicos, que levaram à sua prática.

39. Vale conferir trecho do posicionamento do STJ no acórdão do Mandado de Segurança nº 9.944/DF

"A margem de liberdade de escolha da conveniência e oportunidade, conferida à administração pública, na prática de atos discricionários, não a dispensa do dever de motivação. O ato administrativo que nega, limita ou afeta direitos ou interesses do administrado deve indicar, de forma explícita, clara e congruente, os motivos

¹ MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Curso de Direito Administrativo. 21ª ed. São Paulo: Malheiros, 2006.

² DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo. 21ª ed. São Paulo: Atlas, 2008, p. 200.



de fato e de direito em que está fundado (art.50, I, e § 1º da Lei nº 9.784/1999). Não atende a tal requisito a simples invocação da cláusula do interesse público ou a indicação genérica da causa do ato”.

40. Segundo Hely Lopes Meirelles³:

“A teoria dos motivos determinantes funda-se na consideração de que os atos administrativos, quando tiverem sua prática motivada, ficam vinculados aos motivos expostos, para todos os efeitos jurídicos. Tais motivos e que determinam e justificam a realização do ato, e, por isso mesmo, deve haver perfeita correspondência entre eles e a realidade”.

41. Na lição⁴ da Excelentíssima Ministra do STF, Carmem Lúcia Antunes Rocha, percebe-se a importância da motivação dos atos da administração:

“O dever de fundamentação formal e suficiente dos atos decisórios estatais, especialmente aqueles emitidos em processo judicial ou administrativo, tem como finalidade dar concretude ao princípio da juridicidade e da precedência da norma de Direito aplicável aos casos, objeto de atuação do Estado, a impedir o arbítrio e qualquer forma discriminatória contra o cidadão. Tanto o princípio da proteção jurídica do cidadão ou de qualquer pessoa, quanto o sistema de controle dos atos estatais somente podem ser garantidos quando a decisão do Estado mostrar-se objetiva e fundamentadamente. É a fundamentação do ato decisório que torna possível ao interessado submeter-se a ele, ciente de que se acha resguardada, de qualquer forma, a sua segurança jurídica e; ainda, se permitindo que ele aceite o conteúdo do ato e a aplicação do Direito ao caso em que figura como parte. A sua segurança jurídica, no caso, mostra-se pela possibilidade de que dispõe de fazer o controle jurídico do ato de

³ MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 29ª ed. São Paulo: Malheiros, 2004

⁴ ANTUNES ROCHA, Carmén Lúcia. Princípios constitucionais do processo Administrativo no Direito brasileiro. Revista de Informação Legislativa, Brasília, out./dez. 1997.

decisão, circunscrevendo-se, assim, o âmbito de sua proteção assegurada no e pelo Direito. Note-se que os efeitos da motivação substancial e formalmente contidos no ato decisório não se inscrevem apenas no plano do interesse imediato do administrado ou jurisdicionado, mas no plano da coletividade, em razão da garantia dos fins coletivos que são buscados no regime político democrático e no exercício legítimo do poder que nele se põe como único possível de ser aceito. Quando um cidadão tem a sua segurança jurídica, todos os outros certificam-se da sua. A efetividade jurídica garantidora do patrimônio de um cidadão é que assegura a eficácia social do Direito em toda a coletividade."

42. Assim, salvo melhor juízo, e tendo em vista como já dito, a insuficiência da motivação que está de fato obscura em todo o processo, e a deficiência na instrução dos autos, despojado de documentos legitimamente referendados pelos municípios que aplicam a inspeção veicular, ou de laudos técnico científicos firmados por especialistas habilitados, e em face do princípio da precaução, que está assentado na raiz do direito ambiental, OPINO pela devolução dos autos e da proposta de resolução à CTCQA, recomendando que a mesma não volte à avaliação da CTAJ e muito menos da Plenária sem instrução suficiente e motivação técnica adequada.

São Paulo, 09 de Agosto de 2011.


JOAO ROBERTO CILENTO WINTHER

OAB 79.343/SP

REPRESENTANTE LEGAL DO ESTADO DE SÃO PAULO